

Univerzita Karlova v Praze

Přírodovědecká fakulta

katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie

Studijní obor: Geografie a kartografie



Jan Fišer

**Kamenné cesty v Broumovských stěnách a jejich význam
pro utváření identity krajiny a regionu**

Stony routes in the Broumov walls and their importance
for identity formation of landscape and region

Bakalářská práce

Náchod 2016

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Zdeněk Kučera, Ph.D.

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Náchodě, 16. 5. 2016

.....

Jan Fišer

Poděkování:

Děkuji vedoucímu mé práce RNDr. Zdeňku Kučerovi, Ph.D. za odborné vedení a mnohé připomínky k vypracování této práce. Za námět práce děkuji Mgr. Janu Ježkovi. Dále děkuji Ing. Miroslavu Čábelkovi za instrukce k měřicímu přístroji a korekce naměřených dat. Mé rodině patří poděkování za celoživotní podporu.

Abstrakt

Práce se zabývá analýzou současného stavu a dědictvím starých kamenných cest v Broumovských stěnách. Tyto cesty byly budovány z nestejně velkých pískovcových bloků místního původu. Jsou specifické pro zkoumanou oblast a mají svou dlouhou historii. Cílem práce je s využitím příkladu oblasti Broumovských stěn diskutovat význam starých cest jako specifického prvku historických krajinných struktur a místního dědictví v utváření identity oblasti a jejího specifického rázu. Mezi klíčové koncepty představené v teoretické části práce tak patří regionální identita, dědictví a historické krajinné struktury. Je zde diskutován význam cest jako specifické formy dědictví a nedílné součásti kulturní krajiny. V empirické části práce jsou představeny výsledky provedené částečné inventarizace kamenných cest v Broumovských stěnách, jejíž výsledek je zachycen v přiložených mapách. Důraz při inventarizaci byl kladen na klasifikaci cest podle stupně zachování jejich původního rázu a způsobů jejich využití v přítomnosti. Práce se dále zabývá výzkumem vnímání dědictví cest a jejich dnešního využití z pohledu místních aktérů. Jsou hledány možnosti pro ochranu a budoucí rekonstrukci kamenných cest. Fyzický stav kamenných cest je dnes převážně velmi špatný. Cesty jsou sice vybranými aktéry vnímány jako součást místního dědictví, nejsou ale podrobeny systematické ochraně spojené s aktivní snahou o zachování dochovaných úseků. Přestože dochované kamenné cesty mohou být vnímány jako určitý symbol oblasti, dědictví kamenných cest není přímo využíváno k propagaci Broumovska, např. za účelem rozvoje cestovního ruchu.

Klíčová slova: staré cesty; dědictví; historické krajinné struktury; Broumovsko

Abstract

The thesis deals with the analysis of current condition and heritage of old stony routes in the Broumov walls. These routes were built from variously sized sandstone blocks of local origin. The routes are specific for the area of interest and they have their long history. The aim of the thesis is, with the example of the Broumov walls, to discuss the importance of the old routes as specific historical landscape structures and local heritage for shaping of the identity of the region and its specific character. Regional identity, heritage and historical landscape structures belong to key concepts introduced in the theoretical part. Significance of the routes as a specific kind of the heritage and an integral part of local cultural landscape is discussed. In the empirical part of the thesis, results of a partial inventory of stony routes in the Broumov walls, which have been done during research, are introduced. The result is shown in attached maps. The inventory was focused on classification of the routes by degree of conservation of the original character and by ways of use today. The thesis also deals with the research on perception of route heritage and contemporary ways of its use by local authorities. Possibilities for protection and future reconstruction of the stony routes are searched. The physical condition of the routes is mostly bad today. On the one hand, the routes are understood as a part of local heritage. On the other hand, there is no systematic protection of the routes. Although the preserved stony routes may be perceived as a kind of symbol of the area, the heritage of routes is not used for promotion of the Broumov region, for example for the tourism development.

Keywords: old routes; heritage; historical landscape structures; Broumov region

Obsah

Seznam obrázků	7
Seznam tabulek	7
Seznam příloh.....	7
1. Úvod.....	8
2. Dědictví krajiny.....	10
2.1 Regionální identita	10
2.2 Koncept dědictví	11
2.3 Historické krajinné struktury	14
2.4 Význam cest v krajině.....	16
3. Charakteristika modelového území	19
4. Metodika práce	22
4.1 Terénní průzkum	22
4.2 Kamenné cesty a regionální identita.....	24
5. Staré cesty v Broumovských stěnách	26
5.1 Historie cest	26
5.2 Přehled použitých kartografických zdrojů	27
5.3 Výsledky terénního průzkumu.....	28
5.4 Dědictví kamenných cest.....	32
5.5 Kamenné cesty jako symbol regionu	35
6. Závěr	37
Seznam použité literatury.....	40
Ostatní zdroje.....	44
Přílohy.....	46

Seznam obrázků

Obr. 1: Vymezení zájmového území	19
Obr. 2: Protokol pro záznam liniových prvků	22
Obr. 3: Protokol pro záznam bodových prvků	23
Obr. 4: Opěrná zeď nad Božanovem, 29. 12. 2015	27

Seznam tabulek

Tabulka 1: Délky zmapovaných cest podle jejich typu a stupně zachování	29
---	----

Seznam příloh

Příloha 1: Nad Božanovem - úsek označen stupněm zachování 1, 29. 12. 2015, viz č. 1 v příloze 12
Příloha 2: Nad Martínkovicemi - úsek označen stupněm zachování 2, 11. 4. 2016, viz č. 2 v příloze 14
Příloha 3: Pod Machovským křížem - úsek označen stupněm zachování 3, 12. 4. 2016, viz č. 3 v příloze 12
Příloha 4: Nad Božanovem II, 11. 4. 2016, viz č. 1 v příloze 12
Příloha 5: K božanovskému lomu, 11. 4. 2016, viz č. 5 v příloze 12
Příloha 6: Pod Korunou, 12. 4. 2016, viz č. 6 v příloze 12
Příloha 7: III. horizont z Hesseliova urbáře
Příloha 8: Legenda Základní mapy ČR v měřítku 1 : 50 000
Příloha 9: Kamenné cesty v Broumovských stěnách
Příloha 10: Legenda Základní mapy ČR v měřítku 1 : 10 000
Příloha 11: Legenda pro mapy uvedené jako příloha 12 – 15
Příloha 12: Božanov
Příloha 13: Nad Machovem
Příloha 14: Martínkovice
Příloha 15: Suchý Důl
Příloha 16: Trasa MTB závodu Rallye Sudety
Příloha 17: Seznam subjektů
Příloha 18: Seznam propagačních materiálů získaných z informačních center

1. Úvod

Cesty představují jeden z projevů přítomnosti člověka v krajině a jsou její nedílnou součástí. Stejně, jako se neustále dynamicky mění krajina (Schein 1997; Lipský 2000), mění se i cesty – jejich význam, způsoby využívání nebo trasa. Nevyužívané cesty zanikají, jiné nově vznikají. Pokrok a rostoucí význam dopravy si vynutily výstavbu silnic uzpůsobených pro potřeby vyvíjejících se dopravních prostředků. Po dlouhou dobu sloužily cesty a silnice také jako významné komunikační linie k předávání informací. Od konce 18. století se však informační technologie obejdou bez potřeby pozemních komunikací a jejich zřizování tak není pro předávání informací bezvýhradně nutné (viz Květ 2003). Účelem současných silnic a dálnic je zajištění rychlé a spolehlivé přepravy zboží a osob. Rychlost a hustota automobilového provozu ale způsobují, že silnice nejsou příliš vhodné pro pohyb člověka v krajině. Průchodnost krajiny pro pěší se výrazně snížila (Sádlo a kol. 2005). Putování po silnicích je činností mnohdy nepříjemnou až nebezpečnou. V tomto směru představují cesty, které nebyly upraveny pro potřeby automobilového provozu vhodnější způsob pro vstup člověka do krajiny a umožňují bližší kontakt poutníka s krajinou.

V této práci se zkoumá a diskutuje dědictví cest na příkladu dodnes částečně dochovaných kamenných cest v Broumovských stěnách. Tyto, kdysi pracně budované cesty, mají svou dlouhou historii (Koláčný a kol. 2014) a podílí se na specifickém charakteru místní krajiny. Rovněž celá oblast Broumovska se vyznačuje v mnoha ohledech jedinečnou historií a značným množstvím historických krajinných prvků (Cechner 1930; Chodějovská 2015). Cílem práce je s využitím příkladu oblasti Broumovských stěn diskutovat význam starých cest jako specifického prvku historických krajinných struktur (Huba 1988; Jančura 1998) a místního dědictví v utváření identity oblasti a jejího specifického rázu. Práce by měla zodpovědět především následující výzkumné otázky:

- 1) Jaké jsou významy starých cest jako specifického prvku historických krajinných struktur a dědictví?
- 2) Proč bychom měli starým cestám věnovat pozornost, jak přispívají ke specifické identitě oblasti a jak bychom je měli případně chránit?

- 3) Jaké způsoby využití, významy a hodnoty jsou se starými cestami spojené? Jaké subjekty o ně projevují zájem či je využívají?
- 4) Jaký je potenciál starých cest v oblasti?

Kamenné cesty v zájmovém území nejsou předmětem systematické péče a není jim věnována náležitá pozornost odpovídající jejich významu. S tím souvisí první důvod pro zvolení tématu práce, kterým je snaha upozornit na hodnoty s těmito cestami spojené a případně se pokusit otevřít diskusi o možnostech jejich ochrany. Druhý motiv pro vypracování této práce vychází ze zájmu o bližší seznámení s krajinou a minulostí Broumovska a Broumovských stěn. Přestože se hlavní partie Broumovských stěn nachází vzdušnou čarou pouze patnáct kilometrů od místa mého bydliště, zůstaly mi krásy tohoto koutu naší země – původními obyvateli láskyplně nazývaného „Braunauer Ländchen“ (např. Schroll 2005), v českém překladu „zemička“) – z velké části utajeny.

Práce je členěna do šesti kapitol, přičemž na úvodní kapitolu navazuje teoretické zarámování práce. Tato část směřuje od široce ukotvených konceptů regionální identity (Patočka 2008; Chromý 2009; Paasi 1986) a dědictví (Howard 2003; Kelly 2009) k jejich úžeji zaměřeným součástem – kulturní krajině (Antrop 2000) a historickým krajinným strukturám (Huba 1988; Jančura 1998). Představen je rovněž, v české legislativě zakotvený, koncept krajinného rázu (Löw, Míchal 2003). Závěr této kapitoly je věnován pátrání po významu a hodnotách cest nejen v historickém, ale také v současném kontextu. Třetí kapitolu tvoří vymezení Broumovských stěn jako zájmového území a jejich stručná charakteristika. Čtvrtá kapitola obsahuje popis postupu použitého při zpracování práce. Pátá kapitola přibližuje problematiku starých dlážděných cest v Broumovských stěnách, jejich historii a dostupné zdroje informací. Dále přináší analýzu a interpretaci informací získaných během provedeného výzkumu. Je zde diskutováno, zda jsou tyto cesty vnímány jako kulturní dědictví, zda je jim věnována patřičná pozornost a zda jsou součástí regionální identity. Závěrečná kapitola, shrnující celou práci, se snaží o zodpovězení vytyčených výzkumných otázek.

2. Dědictví krajiny

2.1 Regionální identita

Pojem identita se používá s různými významy napříč sociálními vědami. Identitu lze definovat jako jedinečnost bytí nebo entity (Mayhew 2009). Zásadní pro identitu je chápání sebe sama, vlastní výjimečnosti a odlišnosti od ostatních. Můžeme ji členit na identitu jednotlivce a identitu skupiny (Chromý 2009; Patočka 2008), přičemž skupinovou identitu můžeme chápat jako soubor společensky podmíněných znaků společných pro skupinu obyvatel (Kobayashi 2009) nebo jako pocit sounáležitosti s určitou sociální skupinou (Patočka 2008). Identita není neměnná, ale vyvíjí se, vzniká a zaniká v čase i prostoru (Chromý 2009; Vencálek 1998). Na prostorovou neboli územní identitu lze nahlížet skrze rozdílné řádovostní úrovně od osobního prostoru přes lokální, mikroregionální, mezoregionální až po makroregionální úroveň. S rostoucí řádovostní úrovní převažují zprostředkované prožitky nad osobními zkušenostmi (Chromý 2009). Prostorová identita může být jak individuální, tak i skupinová (kolektivní) a lze ji vymezit jako „vnitřní pocit příslušnosti k určitému územnímu společenství lidí i k území samotnému“ (Patočka 2008, s. 122; srv. Chromý 2003; Paasi 1986). Regionální identita se mimo jiné projevuje poukazováním místních aktérů na významné regionální prvky důležité pro vnímání regionu jako celku, nebo hledáním odlišností od okolí (Chromý, Semian, Kučera 2014). Chromý (2009) rozlišuje tři dimenze regionální identity: regionální identitu jednotlivce – vztah k regionu a jeho vnímání jedincem na základě každodenní zkušenosti a paměti; kolektivní regionální identitu – zastřešující podobné vnímání regionu skupinou lidí, sdílení podobných hodnot, cílů apod.; regionální identitu ve smyslu identity regionu – image regionu, a to nejen v myslích jeho obyvatel, občasných návštěvníků, ale také lidí, kteří daný region nikdy osobně nenavštívili. Paasi (1986) člení image regionu na vnitřní a vnější – utvářenou v myslích lidí žijících mimo region.

Regionální identita vychází především z lidské paměti (Vencálek 1998). Informace uložené v paměti nejsou neměnné, různým jevům, zážitkům a událostem přisuzujeme různý význam, který se může s časem měnit nebo i úplně zaniknout. Vědomosti, které aktuálně nevyužíváme, můžeme zapomenout. Také negativní zkušenosti se snažíme vytěsnit (Vencálek 1998). Vnitřní ztotožnění s územím

podporuje kontinuita jeho vývoje, jejíž cítění je základním smyslem identity obyvatel v prostoru a čase (Vencálek 1998). Mezi zdroje regionální identity můžeme zařadit dlouhodobé rodinné vazby, významné osobnosti a události s místem spojené, tradice, místní zvyky apod. Regionální identita může vycházet také z krásy přírodního prostředí, krajiny nebo historických památek a péče o ně (Chromý 2009). To potvrzuje významnou roli přírodního a kulturního dědictví v procesu identifikace člověka s územím. Rovněž neutěšený stav prostředí může podle Vencálka (1998) vést k posílení identity a vzniku komunit usilujících o nápravu a rozvoj území.

2.2 Koncept dědictví

Význam pojmu dědictví v nejširším smyslu slova lze chápat především ve vztahu k individuální pozůstalosti v soukromém vlastnictví, přičemž rozdíl mezi dědictvím a pozůstalostí v české legislativě spočívá zejména v odlišném úhlu pohledu – zanechaná pozůstalost se z pohledu dědice stává dědictvím (Vorlíčková 2012). Sociální geografie se zabývá spíše kolektivním pojetím dědictví, které je sdíleno v rámci společnosti (Johnson 2009). Howard (2003, s. 1) uvádí, že „dědictví zahrnuje vše, co lidé chtějí chránit.“ Obdobně Kelly (2009) definuje dědictví jako „cokoliv, co má hodnotu – od rodinné fotografie po národní památník.“ Pro správné pochopení dědictví je nutné zmínit, že se jedná o něco, co vzniklo v minulosti, ale hodnotíme to, a má to pro nás význam v přítomnosti (Graham 2002 in Atkinson 2005). S tím je spojena snaha spravované dědictví zachovat a předat dalším generacím.

Dědictví můžeme členit především na kulturní a přírodní (UNESCO 1972). V případě prolínání přírodních a kulturních prvků hovoříme o takzvaném smíšeném dědictví. Kulturní dědictví je možné členit na turisticky významné oblasti s historickou tematikou, které jsou někým chráněny a často využívány jako zdroj cestovního ruchu (Urry 2002 in Johnson 2009) a sdílené kulturní hodnoty a vzpomínky vycházející z minulosti, které se projevují prostřednictvím nejrůznějších kulturních aktivit (Peckham 2003 in Johnson 2009). To se blíží pojetí Harrisona (2010, 2013), který člení dědictví na oficiální a neoficiální. Oficiální dědictví je umístěno na seznamu dědictví – nejčastěji na národní či nadnárodní úrovni – a je centrálně chráněno, naproti tomu neoficiální dědictví se objevuje spíše na lokální úrovni a jeho význam je důležitý

především pro jedince a specifické komunity (Harrison 2010). Kulturní dědictví můžeme také dělit na fyzické (hmotné), jako jsou například budovy nebo jejich soubory, a duševní (nehmotné) – jazyk, písně, tradice nebo třeba literatura (Ahmad 2006; Harrison 2010). Nehmotné dědictví bývá často zdrojem sebeidentifikace obyvatel a jeho zánik může vést k oslabení až ztrátě územní identity (Patočka 2008).

Oficiální dědictví bývá nejčastěji asociováno se Seznamem světového dědictví (dále též Seznam) Organizace spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu (UNESCO). Tento Seznam vznikl na základě Úmluvy o ochraně světového kulturního a přírodního dědictví (dále též Úmluva), která byla přijata na sedmnáctém zasedání UNESCO v roce 1972. Cílem úmluvy je vytvořit „účinný systém kolektivní ochrany kulturního a přírodního dědictví výjimečné světové hodnoty...“ (UNESCO 1972, s. 1). Součástí Úmluvy jsou definice kulturního a přírodního dědictví. Za kulturní dědictví jsou zde považovány:

- památníky: architektonická díla, díla monumentálního sochařství a malířství, prvky či struktury archeologické povahy, nápisy, jeskynní obydlí a kombinace prvků, jež mají výjimečnou světovou hodnotu z hlediska dějin, umění či vědy;
- skupiny budov: skupiny oddělených či spojených budov, které mají z důvodu své architektury, stejnorodosti či umístění v krajině výjimečnou světovou hodnotu z hlediska dějin, umění či vědy;
- lokality: výtvořby člověka či kombinovaná díla přírody a člověka a oblasti zahrnující místa archeologických nálezů mající výjimečnou světovou hodnotu z dějinného, estetického, etnologického či antropologického hlediska.

(UNESCO 1972, s. 2)

Základní myšlenkou Úmluvy je existence kulturního a přírodního dědictví „výjimečné světové hodnoty“, jehož ztráta „představuje nenahraditelné ochuzení dědictví všech národů světa“ (UNESCO 1972, s. 1). Chápání světového dědictví se od roku 1972 stále vyvíjí a rozšiřuje – například zahrnutím podvodního nebo nehmotného dědictví. Současným trendem je snaha o zvýšení rozmanitosti světového dědictví, což se projevuje upřednostňováním států a regionů s nižším zastoupením na Seznamu světového dědictví. Přestože myšlenky kolektivního dědictví a jeho ochrany jsou velmi

staré (Jokilehto 2005), představuje Úmluva z roku 1972 významný předěl na oficiální scéně a je příkladem mimořádně úspěšné mezinárodní spolupráce.

Atkinson (2005) upozorňuje na problém selektivního přístupu k dědictví a jeho využívání – hlavním cílem mnoha organizací zabývajících se dědictvím je zviditelnění oblasti a přilákání co největšího počtu turistů. Také dochází k vytěsňování nepohodlných historických skutečností. Časté spory o to, co by mělo a nemělo být uznáno jako dědictví, mohou vést k jednostrannému výkladu minulosti (Kelly 2009). Harrison (2013) se dokonce zmiňuje o krizi nahromadění minulosti, která může vést až k zahlcení systémů ochrany dědictví. Například Seznam světového dědictví UNESCO obsahuje v současné době (2015) 1 031 položek (WHL 2015), a jejich počet stále roste. Naproti tomu byly za celou dobu existence Seznamu vyškrtнутy pouze dvě lokality. Seznamy dědictví budou tak rozsáhlé, že jednoduše nebude možné všechny položky zachovat. Také je třeba pečlivě rozlišovat skutečné dědictví a věci, které jsou pouze staré nebo přežité (Harrison 2010).

Významnou součástí našeho dědictví představuje kulturní krajina. UNESCO považuje kulturní krajinu za „kombinované dílo přírody a člověka“ ve smyslu definice kulturního dědictví Úmluvou z roku 1972 (viz výše). Od roku 1992 může být kulturní krajina zapsána na Seznam světového dědictví. Důležitý posun ve výzkumu a ochraně krajiny představuje Evropská úmluva o krajině přijatá ve Florencii v roce 2000. Krajina je zde definována jako „část území, tak jak je vnímána obyvatelstvem, jejíž charakter je výsledkem činnosti a vzájemného působení přírodních a/nebo lidských faktorů“ (Rada Evropy 2000, s. 3). Krajina je považována za základní součást evropského přírodního a kulturního dědictví, a to z důvodu že „přispívá k blahu lidstva a upevnění evropské identity“ (Rada Evropy 2000, s. 2). Krajina jakožto základní složka prostředí významně ovlivňuje kvalitu života jedince i společnosti (Rada Evropy 2000). Úmluva o krajině také vyzývá k participaci veřejnosti na ochraně, správě a plánování krajiny. To je důležité, neboť chápání krajiny je značně subjektivní a místně stejná krajina může být různými lidmi vnímána a hodnocena odlišně (Antrop 2000). Stejně tak význam a hodnocení přisouzené krajině experty se může lišit od názorů jejích obyvatel (Robertson 2009 in Grazuleviciute-Vileniske, Matijosaitiene 2010). Obdobně důležitou roli zastávají poučení jednotlivci a místní komunity v problematice dědictví (Harrison 2013).

V české legislativě je krajina definována jako „část zemského povrchu s charakteristickým reliéfem, tvořená souborem funkčně propojených ekosystémů a civilizačními prvky“ (Zákon č. 114/1998 Sb., § 3 odst. 1 písm. m) V témže zákoně o ochraně přírody a krajiny je zakotven pojem krajinný ráz: „zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti“ (Zákon č. 114/1998 Sb., § 12 odst. 1). Dle Löwa a Míchala (2003) je krajinný ráz dané oblasti dán určitou typickou kombinací těchto charakteristik. Přírodní charakteristiku krajinného rázu tvoří zejména přírodní podmínky ovlivňující obraz krajiny a přírodní podmínky vytvářející rámec pro využívání krajiny člověkem, jehož způsob vyjadřuje kulturní charakteristiku krajinného rázu (Löw, Míchal 2003). Nejvýznamnější ovlivnění krajiny člověkem představuje zemědělství, lesnictví a sídelní funkce. Krajinotvornou rolí zemědělství a vztahem zemědělců ke krajině se zabývali například Lokoč a Ulčák (2009). Historická charakteristika krajinného rázu vychází z interakce přírodních a kulturních charakteristik v minulosti (Löw, Míchal 2003). Znaky této charakteristiky v krajině jsou tvořeny současnými pozůstatky historických činností a prvků.

2.3 Historické krajinné struktury

Přes komplexnost a nejednoznačnost definice dědictví, je tento koncept relativně rozšířen a veřejností intuitivně chápán. Oproti tomu problematika historických krajinných struktur (HKS) není v Česku příliš akcentována. Diskuzi definic a možností hodnocení HKS se podrobně věnovali slovenští autoři Huba (1988) a Jančura (1998). „Historické struktury krajiny představují specifický dobově ohraničený a prostorově se neustále zmenšující subtyp krajinných struktur jako celku“ (Huba 1988, s. 1). Můžeme je chápat jako hmotnou nemovitou část kulturního dědictví. Historické krajinné struktury představují paměť krajiny (srv. též v pojetí Gojdy 2000) a poskytují svědectví o antropických činnostech formujících krajinu v minulosti. V současné době se tyto struktury projevují jako roztříštěné pozůstatky, kdysi kontinuální krajiny, ohrožené zánikem původních procesů a novým využitím prostoru (Jančura 1998). Huba (2004) považuje HKS, jako unikátní dědictví, za nejohroženější součást krajiny. Je zapotřebí, aby orgány ochrany přistupovaly k HKS a krajině jako celku, protože jednotlivé památky jsou pouze součástí prostorového systému HKS (Huba 2004).

Podobným tématem se zabývá také Antrop (1997, 2000, 2005), který však nepoužívá pojem historické krajinné struktury, nýbrž pracuje s konceptem tradiční krajiny. Stejně jako Huba (2004) prosazuje holistický (celostní, komplexní) přístup ke krajině, jehož základním vyjádřením je předpoklad, že hodnota celku se nerovná hodnotě prostého součtu jednotlivých prvků. Krajina představuje komplexní systém, který může být zásadně ovlivněn změnou byť pouze jediné jeho části. Z druhé strany změna okolního prostředí vede ke změně kvality jednotlivých prvků. Tradiční krajiny definuje Antrop (1997) jako krajiny, jejichž vývoj probíhal po staletí a které mají jasnou, rozpoznatelnou strukturu. Jsou specifické harmonickým propojením neživých, živých a kulturních prvků. Tradiční rurální krajina utváří jasnou regionální identitu a je důležitá pro zachování biologické i kulturní rozmanitosti (Antrop 2005). Současné změny probíhající v krajině ohrožují tyto hodnoty a narušují její stabilitu. Vývoj tradiční krajiny ukončily moderní velkoplošné zásahy do krajiny podřízené ekonomickým zájmům. Jako příklad těchto změn můžeme uvést zcelování polí nebo velkoplošnou těžbu. Moderní vývoj směřuje k uniformitě a jednotvárnosti krajiny. Tradiční krajina je v současnosti roztříštěna do izolovaných zbytků a její duchovní význam (*genius loci*) zaniká. Regionální rozmanitost a identita krajiny se vytrácejí (Antrop 2000). Důležitost ochrany dědictví a paměti vyjadřuje Hewison (1987, s. 47 in Harrison 2010) slovy: „Pokud nevíme, kde jsme byli, je těžké určit, kam směřujeme.“ Obdobně pokud chceme pochopit současnou krajinu, musíme znát její minulost (Jančura 1998). Rozdíl pojetí tradiční krajiny oproti historickým krajinným strukturám představuje časové určení. Antrop (2005) klade vznik a vývoj tradičních krajin do období před 18. stoletím. Následně vzniklé krajiny označuje jako krajiny revolučního období a post-moderní nové krajiny. Oproti tomu slovenské pojetí datuje vznik HKS až do přibližně poloviny 20. století (Jančura 1998).

Studiem dědictví historických krajinných prvků z pohledu místních obyvatel se zabývali Braaksma, Jacobs a Zande (2016). Na základě rozhovorů s lidmi zapojenými do aktivit týkajících se krajiny bylo vyčleněno šest hledisek přístupu ke krajině, jejichž společným pojítkem je důraz kladený na minulost a historické krajinné prvky. Historické krajinné prvky mohou být vnímány jako důležité i bez bližší znalosti jejich historie – například pro jejich estetickou hodnotu. Závěrem Braaksma, Jacobs a Zande (2016, s. 75) uvádějí, že „dědictví vzniká a je vnímáno velmi rozdílně, a to dokonce

i v relativně homogenním prostředí lokální krajiny v jednom časovém období.“ Dědictví se netýká pouze odborníků, ale je tvořeno také aktéry na místní úrovni. Naproti tomu mnoho lidí nezná hodnoty historické krajiny, a je proto třeba zvyšovat povědomí o jejích významech v oblastech, kterých se to týká (Weizenegger, Schenk 2006).

2.4 Význam cest v krajině

Cesty křižují krajinu od nepaměti a jsou její nedílnou součástí (Květ 2003). Původním smyslem cest bylo spojení místa obživy a obydlí, respektive produkce a spotřeby (Antrop 2000). Přestože se může zdát, že dědictví cest nedosahuje celosvětového významu, není tomu tak. Dědictví cest bylo diskutováno na expertním zasedání Cesty jako část našeho kulturního dědictví konaném v roce 1994 a o rok později na 19. zasedání Výboru pro světové dědictví UNESCO. Potřebu hlubšího zkoumání tohoto problému vyvolalo zapsání poutních cest do Santiago de Compostela na Seznam světového dědictví. Nejdůležitější závěry jsou obsaženy v současných Pokynech pro zápis specifických typů dědictví na Seznam světového dědictví (UNESCO 2015). Obsahují definici dědictví cest a také pokyny pro posouzení vhodnosti zapsání cesty na Seznam světového dědictví. Dědictví cest se skládá z hmotných prvků, jejichž kulturní význam pochází z výměny a vícerozměrných vazeb napříč zeměmi nebo regiony a to dokresluje vliv pohybu po cestě v prostoru i čase (UNESCO 2015). Pojmem výměna je míněna „materiální, kulturní i duchovní výměna kombinující hmotné a nehmotné prvky, kulturu a přírodu“(UNESCO 1994, s. 2). Kulturní cesty tedy nejsou vázány pouze na jejich materiální a architektonické projevy, ale zahrnují také trasy a výpravy. Slavné cesty, se kterými se můžeme v dnešní době setkat, lze rozdělit dle návaznosti například na náboženskou událost (poutní cesty), obchodní aktivity (hedvábná stezka), válečné tažení (Napoleonovo tažení), sportovní událost (Paříž-Dakar). Cesty můžeme členit také dle časového určení – zda se jedná o jednorázovou pouť či výpravu, nebo o pravidelně využívanou trasu. Upřednostňovány by měly být cesty kombinující přepravu a cestování, ne jen fyzické pozůstatky dopravních tras (UNESCO 1994).

Jiný úhel pohledu na význam cest nabízí Lynch (2004). Přestože se zabýval zejména výzkumem města, jeho vizuální podobou a prostorovým uspořádáním,

některé v jeho práci představené koncepty jsou přenositelné i do prostředí venkovské krajiny. Lynch (2004) považuje cesty za jeden z pěti základních prvků tvořících prostředí. Cestu definuje jako jakousi dráhu, po které se mohou pohybovat pozorovatelé. Lidé se pohybují po cestě a při tom pozorují své okolí. Cesty tak vlastně umožňují vnímání města, či obecně krajiny, kterou vedou. Chápání cest je odvislé od jejich formy – typicky šířka nebo typ povrchu – a také od objektů nacházejících se v jejich okolí. Význam cest v myslích pozorovatelů vzroste, pokud si je spojí s nějakým zvláštním využitím anebo aktivitou. Důležitou vlastností cest je také usnadnění orientace v prostoru.

Zásadní přelomy ve vývoji cestní sítě představuje rozšíření železniční dopravy v 19. století a rozvoj automobilové dopravy po druhé světové válce. Tyto změny odstartovaly mnohé změny krajiny (Antrop 2000). Ruiz a kol. (2014) se zaměřili na dědictví cest budovaných od 18. století a přizpůsobované technologickému pokroku vozidel. Cílem práce bylo navrhnout a ověřit metodiku pro určení úseků historických cest a identifikovat prvky dědictví spojené s cestami. Při hodnocení významu cest definuje Ruiz a kol. (2014, s. 41) tři kategorie: „historickou hodnotu, technologickou hodnotu a dokumentační hodnotu“. Závěrem Ruiz a kol. (2014, s. 42) uvádějí, že „konstrukce historických cest představují dědictví s velkým historickým a dokumentačním významem, neboť slouží jako nejlepší svědectví o technologiích a inženýrství v době svého vzniku“.

Dědictví cest se však neomezuje pouze na historické cesty. Zajímavý náhled do studia dědictví cest představuje práce Grazuleviciute-Vileniske a Matijosaitien (2010), jejichž článek se zabývá primárně silnicemi pro automobilovou dopravu, ale některé myšlenky jsou využitelné i obecně. Studie potvrzuje, že hodnota cest se neomezuje pouze na jejich viditelnou a hmotnou složku, ale zahrnuje také nehmotný rozměr tvořený historickým, duchovním a společenským významem, asociovanými hodnotami, významem cest v krajině apod. Cesty mohou mít technickou nebo historickou hodnotu, mohou být spojovány s uměním nebo literaturou, mohou být významné pro objekty na jejich trase nebo pro samotný proces jejich výstavby. Kromě jejich vlastních hodnot mohou být silnice důležitým prvkem budoucího vývoje a územního plánování. Silnice ovlivňují hodnotnou i běžnou krajinu a zvyšují nebo snižují její kvalitu. Často jsou vnímány jako prvek rozdělující krajinu i společnost a mající negativní dopad

na biodiverzitu (Forman, Alexander 1998). Nicméně silnice představují významný projev lidského pokroku a jako takové nemohou být předem odsouzeny.

Na základě vztahu cesty a krajiny člení Grazuleviciute-Vileniske a Matijosaitien (2010, s. 394–401) dědictví cest do tří kategorií:

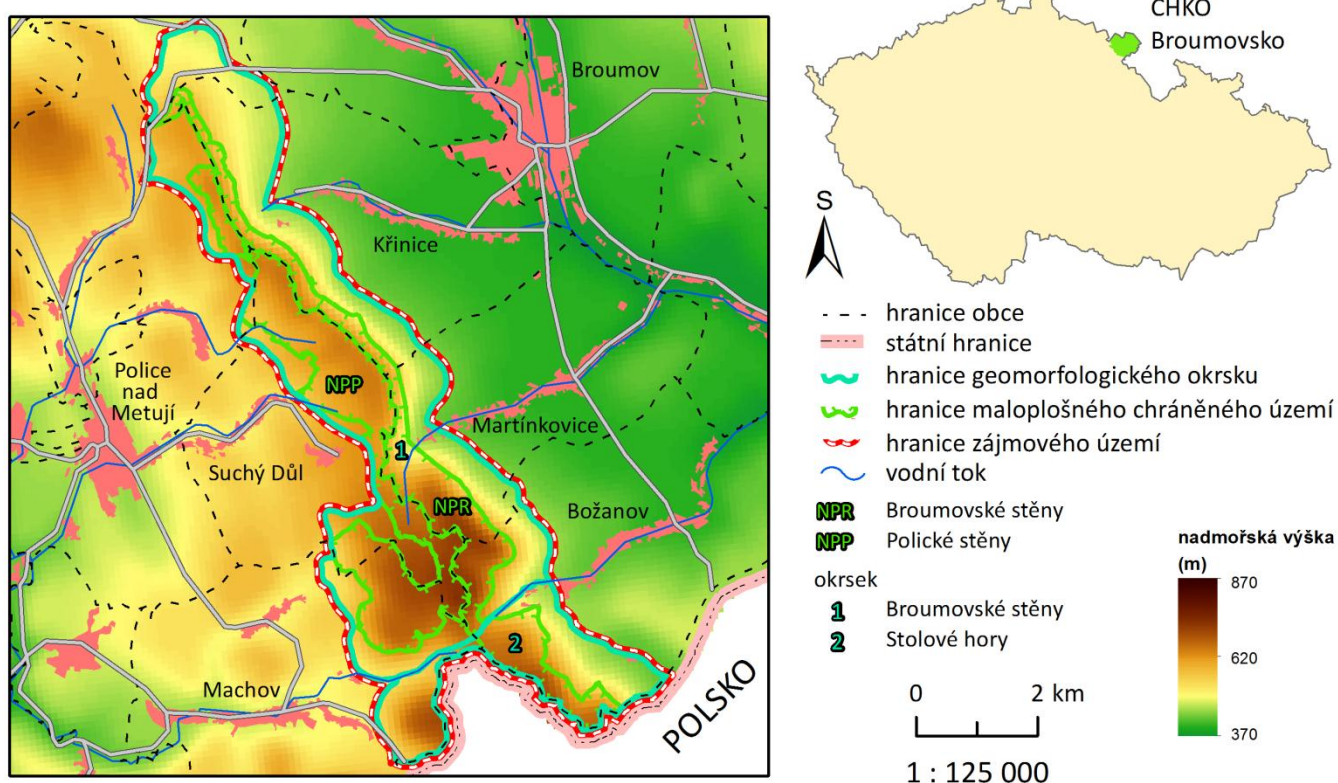
- silniční krajina jako kulturní dědictví: Výstavba silnic představuje významné ovlivnění krajiny, a proto je třeba diskutovat jejich vizuální podobu a způsob začlenění do krajiny. Cílem je souznění mezi silnicí a jejím okolím. V případě citlivého propojení estetického hlediska, zájmů obyvatel i řidičů a ochrany biodiverzity může dojít k vytvoření harmonické silniční krajiny. Dobře plánovaná silnice může vést k obohacení kulturní krajiny, jehož výsledek lze považovat za kulturní dědictví.
- silnice jako kulturní dědictví v krajině: Důraz je kladen na cestu samotnou, nikoliv na její okolí. Tomu odpovídá například historický význam cest – spojený s kulturou, obchodem a výstavbou. Hodnota cest může spočívat také v jejich vazbě na významné události, osobnosti a umělecká díla. Některé cesty mohou být odrazem konkrétního období vývoje státu, národa nebo regionu.
- kulturní dědictví v silniční krajině: Význam spočívá v objektech kulturního dědictví provázaných s cestou, které s ní mohou, ale také nemusejí funkčně souviset.

Cesty představují nedílnou součást krajiny, kterou mohou ovlivňovat jak pozitivně, tak i negativně. Antrop (2000) považuje cesty za jeden z faktorů vyvíjejících tlak na krajinu a přispívajících k její změně. Moderní silnice představují cizorodou strukturu způsobující fragmentaci krajiny. Nebezpečí ale nepředstavuje pouze silnice sama o sobě (jako fyzický objekt). Rozvoj infrastruktury vede k umožnění nových ekonomických a rekreačních aktivit, jejichž důsledky v krajině mohou být značné (Antrop 2000). Omezení negativních dopadů na krajinu lze dosáhnout skloubením estetických, společenských a ekologických hodnot (Grazuleviciute-Vileniske, Matijosaitien 2010).

3. Charakteristika modelového území

Zájmové území Broumovské stěny se nachází v Broumovském výběžku v severovýchodní části Královéhradeckého kraje. K přesnému vymezení zájmového území byla využita mapa geomorfologického členění Česka vytvořená pro Zeměměřičský ústav v roce 1998. Základ zkoumaného území tvoří okrsek – čili dle Demka (1987) osmá úroveň hierarchického členění Země – Broumovské stěny. Jižní část takto vymezené oblasti je rozšířena o přilehlou partii Stolových hor z jihu ohraničenou státní hranicí s Polskem. Tato oblast, označená na obrázku č. 1 jako zájmové území, představuje prostorové vymezení pojmu Broumovské stěny pro potřeby této práce. Jádrem modelové oblasti tvoří zvláště chráněné území Národní přírodní rezervace Broumovské stěny a Národní přírodní památka Polické stěny. Celá lokalita je součástí Chráněné krajinné oblasti Broumovsko, na kterou, za státní hranicí, navazuje národní park Stolové hory (Park Narodowy Gór Stołowych). Tvar studovaného území je značně protáhlý o délce deseti až dvanácti kilometrů přibližné orientace severozápad–jihovýchod. Šířka území se pohybuje nejčastěji mezi jedním až třemi kilometry. Honským sedlem v severní části území prochází nově zrekonstruovaná silnice druhé třídy č. 303, zajišťující hlavní silniční spojení Broumova s českým

Obr. 2: Vymezení zájmového území



Zdroje: ArcČR 500 verze 3.2; Geomorfologické jednotky ČR – 1998; AOPK ČR. Chráněná území; OpenStreetMap; upraveno

vnitrozemím.

Broumovské stěny, tvořené kvádrovými pískovci, jsou charakteristické asymetrickým hřebenem prudce spadajícím do Broumovské kotliny na severovýchodní straně. Opačný mírnější jihozápadní svah je rozbrázděn množstvím hlubokých roklí a skalních věží, a to zejména ve své jižní rozlehlejší části (Balatka, Sládek 1984). Po hřebeni prochází hlavní evropské rozvodí oddělující úmoří Severního a Baltského moře. Zájmové území je charakteristické skalnatým reliéfem a vysokou relativní výškovou členitostí. Nejvyšším bodem je Božanovský Špičák s nadmořskou výškou 773 m n. m., nejnižší bod leží v osadě Studená Voda, přibližně 415 m n. m.

Prudké svahy Broumovských stěn představují fyzickogeografické rozhraní mezi českým Polickem a Broumovskou kotlinou kolonizovanou původně německým obyvatelstvem (Růžička 2013). Stěny byly od pradávna překážkou ve spojení obou oblastí a jejich náročný terén umožňoval jen obtížné hospodářské využití. Rostoucí poptávka po kvalitním dřevě spojená s nástupem průmyslové revoluce v 19. století vedla k intenzifikaci lesního hospodářství a zakládání smrkových monokultur (Kuna 2011).

Historický vývoj oblasti je úzce spjat s řádem benediktinů spravujících území téměř nepřetržitě od 13. století až do roku 1848 (Košťál 1990). Na základě listiny Přemysla Otakara I. získali benediktini z Břevnova v roce 1213 území Policka a následně zde založili klášter (dnešní Police nad Metují). Přestože do dnešní doby dochovaná listina vznikla v pozdějším období, jsou časové údaje považovány za správné (Košťál 1990). Po polovině téhož století došlo k rozvoji oblasti za Broumovskými stěnami, kam byli břevnovským opatem pozváni němečtí osadníci (Růžička 2013). Pod správou benediktinů byl založen klášter v Broumově a proběhla kolonizace původně hraničních hvozdů českého království (podrobněji k historii Broumova viz Košťál 1990). K výraznému rozkvětu Broumova a ovlivnění místní krajiny došlo v období baroka. Výjimečný barokní ráz krajiny je možné pozorovat i v přítomnosti (Chodějovská 2015). Vývoj krajiny silně poznamenaly poválečné změny společné celému území Česka a zahrnující odsun původního německy mluvícího obyvatelstva a následné dosídlení oblasti (Čapka, Slezák, Vaculík 2005; Chodějovská 2015), ateizaci společnosti (Sádlo a kol. 2005) a zavedení velkovýroby v zemědělství (Lipský 2000). Byl přerušen vztah krajiny a jejích obyvatel. Vytvoření a upevnění vazeb mezi krajinou a jejími novými

majiteli je dlouhodobým jevem vázaným na potomky přistěhovalců, kteří se v pohraničí již narodili (Cílek 2010).

Zájmové území je významné množstvím přírodního i kulturního dědictví. Ikonou Broumovských stěn je kaple Panny Marie Sněžné na vrchu Hvězda dostavěná dle plánu Kiliána Ignáce Dientzenhofera v roce 1733 (Cechner 1930). Severně od Hvězdy se nachází Laudonovy valy – pozůstatky opevnění vybudovaného během sedmileté války. Na celém území se vyskytují drobné sakrální památky (Collegium pro arte antiqua 1999; Cechner 1930). Přírodní dědictví zahrnuje pseudokrasové tvary nejrůznějších velikostí – například skalní města, věže, hříby nebo jeskyně. Jeden ze symbolů Broumovských stěn představuje Kamenná brána vytvořená řícením pískovcových bloků (Balatka, Sládek 1984). Předmětem ochrany jsou kromě skalního reliéfu specifická rostlinná a živočišná společenstva (Ekologická projekce 2008).

Z výše uvedeného vyplývá, že se jedná o turisticky velmi atraktivní lokalitu, navíc obohacenou o jedinečné výhledy do Broumovské kotliny s tzv. barokní krajinou, proslulou broumovskou skupinou kostelů, lánovými obcemi a statky broumovského typu. Vysoký potenciál cestovního ruchu však naštěstí není zcela využit, což umožňuje vychutnání jedinečné atmosféry místa (*genius loci*), které se krásou a zajímavostí bez problémů vyrovná turisticky hojně navštěvovaným Adršpašsko-teplickým skalám. Svahy Broumovských stěn jsou brázděny sítí historických cest, které jsou v krajině snadno rozpoznatelné. Povrch těchto cest je dlážděn nesouměrnými pískovcovými bloky různé velikosti. Často se jedná o komplexní stavby doplněné množstvím náspů a zářezů, opěrných zdí, mostků, propustků, svodnic vody a příkopů budovaných rovněž z místního pískovce (Ekologická projekce 2008). Dlážděné cesty se nenachází pouze ve vymezeném zájmovém území, ale také na dalších místech původního benediktinského panství – například na hoře Ostaš.

4. Metodika práce

Nejprve bylo třeba charakterizovat staré cesty v zájmovém území a představit jejich minulost. Jelikož kamenné cesty doposud nebyly podrobeny podrobnému zkoumání, byla k tomuto účelu využita literatura zmiňující se o cestách často pouze okrajově – Bergmann a kol. (2003) představující kulturní dědictví Broumovska a Kuna (2011) zabývající se historií lesů. Podrobněji, byť ne detailně, se cestami v Broumovských stěnách zabývá Waage (2014). Zmínku obsahuje také Plán péče o NPR Broumovské stěny na období 2009 – 2015 (Ekologická projekce 2008). Po specifikaci objektu výzkumu bylo třeba zmapovat průběh starých cest v zájmové oblasti. Jelikož databáze nebo soupis zkoumaných cest nebyly na počátku výzkumu k dispozici, byla autorem vytvořena jejich vlastní evidence, která vycházela zejména z kritické edice tzv. Hesseliova urbáře (Kolářný a kol. 2014), dále ze studia archivních i současných map a v neposlední řadě z osobních sdělení Jana Ježka – autora webu Krajinou a přírodou východních Čech. Na základě výše uvedených zdrojů byly vytipovány lokality pro provedení terénního průzkumu.

4.1 Terénní průzkum

Cílem terénního průzkumu bylo zmapovat část sítě kamenných cest, zjistit a zhodnotit jejich aktuální stav a způsob využívání. Nalezené úseky byly zaměřeny přístrojem GPS a doplněny fotodokumentací. Další informace byly zaznamenány do za tímto účelem navrženého a vytvořeného protokolu (obrázek 2).

Obr. 2: Protokol pro záznam liniových prvků

Označení cesty (odkud-kam)						datum/čas
	STAV (1-3)	TURIST TRASA	CYKLO TRASA	TĚŽBA DŘEVA	ŠÍŘKA (cm)	Další využití, známky rekonstrukce, popis, poznámky...
úsek 1						
úsek 2						

Zdroj: Autor.

Jednotlivé úseky každé cesty byly rozděleny dle stupně zachování původního rázu cesty do tří kategorií: (1) zachovalé úseky se souvislou dlažbou blížící

se původnímu stavu (viz též příloha 1); (2) úseky s dochovanou dlažbou, která se však nevyskytuje v celé šíři cesty, je poznamenána erozí nebo v různém rozsahu překryta vegetací (viz též příloha 2); (3) úseky, kde jsou zachovány pouze jednotlivé kameny, obrubníky, náspy či jen reliéf cesty v její původní trase (viz též příloha 3). Takto vymezený stav cest nemusí souviset s jejich funkcí, například úseky spadající do třetí kategorie mohou být nově zrekonstruované a upravené pro moderní lesní techniku, avšak za použití odlišných materiálů a nepůvodních postupů. Funkční stav cest byl posuzován dle vhodnosti cest pro současné využití pro turistiku, cykloturistiku a lesní dopravnictví. K snazší orientaci v terénu posloužila turistická mapa Klubu českých turistů č. 26 – Broumovsko Góry Kamienne a Stołowe (rok vydání 2012) v měřítku 1 : 50 000 a Základní mapa České republiky v měřítku 1 : 10 000 s podrobnou sítí lesních cest.

Kromě samotných cest byly zaměřeny také významné doprovodné objekty, jako jsou opěrné zdi a mostky, ale také například altány nebo informační tabule. Tyto objekty byly zaznamenány na opačnou stranu připraveného protokolu (obrázek 3).

Obr. 3: Protokol pro záznam bodových prvků

doprovodné objekty			popis
	rok vzniku	typ (1-3) 1 - dopravní stavba 2 - nedopravní stavba 3 - informační tabule	
bod 1			
bod 2			

Zdroj: Autor.

Průměrná přesnost měření po provedených korekcích se pohybovala okolo 1 metru. Negativní vliv na přesnost měly kromě členitého reliéfu a husté vegetace také nepříznivé klimatické podmínky panující v době měření zahrnující nízkou oblačnost, případně mrholení. Výstupem terénního průzkumu je přiložená mapa Kamenné cesty v Broumovských stěnách (příloha 9) a dále mapy jednotlivých cest (přílohy 12–15). Legendy k těmto mapám se nachází v přílohách 8, 10 a 11. Jako podkladová mapa byla použita Základní mapa České republiky.

4.2 Kamenné cesty a regionální identita

Další součástí práce bylo sestavení seznamu subjektů, které cesty využívají, projevují o ně v současné době zájem, nebo by jim do budoucna mohly věnovat pozornost (viz příloha 17). Informace byly čerpány z webových stránek dotčených obcí, turistických portálů, informačních tabulí umístěných v zájmovém území a z volně dostupných propagačních materiálů získaných z informačních center v Náchodě, Polici nad Metují a Broumově. Seznam byl dále členěn dle typu vybraných subjektů na obce, sdružení obcí, místní akční skupiny a další organizace regionálního nebo nadregionálního významu. Následným kontaktováním vybraných aktérů prostřednictvím elektronické komunikace bylo zjišťováno, jak vnímají význam kamenných cest a zda vyvíjejí snahu o jejich ochranu či rekonstrukci. Případně kdo by se měl, dle jejich názoru, o cesty starat. Dotazy byly kladeny prostřednictvím úvodního a jednoho až dvou doplňujících emailů. Jejich součástí bylo také úvodní stručné představení autora a tématu práce a prosba o poskytnutí souhlasu s uvedením jména a poskytnutých informací v bakalářské práci.

Tento postup byl navržen jako alternativa ke kvalitativním rozhovorům, jejichž nevýhodou je dle Hendla (2008) velká časová náročnost. Takto mohlo být dotazováno větší množství zainteresovaných subjektů. Absence osobního kontaktu a bezprostředních reakcí mohla vést k pouze částečně zodpovězeným dotazům či nesprávnému pochopení otázek. Tyto nedostatky byly kompenzovány pomocí doplňujících dotazů. Ze sestaveného seznamu dotčených subjektů bylo během dubna a května 2016 kontaktováno následujících osm aktérů: Správa chráněné krajinné oblasti (dále SCHKO), Julinka z.s., Granit Lipnice s.r.o., Římskokatolická farnost Police nad Metují, Omnium z.s., Lesy ČR s.p., obec Božanov a Agentura pro rozvoj Broumova. Sedm subjektů bylo dotazováno pomocí elektronické pošty, pracovník firmy Granit Lipnice byl osloven prostřednictvím telefonního hovoru, a to z důvodu pouze telefonického kontaktu přímo na lom Božanov.

Nejprve byla kontaktována SCHKO Broumovsko, neboť v Plánu péče o národní přírodní rezervaci Broumovské stěny se ke kamenným cestám uvádí, že "vzhledem ke značnému stáří (i přes 200 let) jde již o značný technický unikát, který by zasluhoval minimálně evidenci a dokumentaci těchto komunikací včetně lokalit zdrojů materiálu

používaného k jejich budování“ (Ekologická projekce 2008, s. 68). Na dotazy odpovídal ing. Petr Kuna, zástupce vedoucí SCHKO. Dále byl osloven spolek Julinka z Police nad Metují. Tento spolek zajišťuje dle některých informačních tabulí rozmístěných v Broumovských stěnách opravu a údržbu cest. Z tohoto sdružení byl dotazován ing. Matěj Brát, předseda spolku. Firma Granit Lipnice těží pískovec v božanovském lomu a využívá k jeho přepravě cestu označenou písmenem C v příloze 12. Oslovený pracovník této firmy si nepřál, aby bylo jeho jméno v práci uvedeno. Římskokatolická farnost Police nad Metují je pořadatelem Májové pouti po poutní cestě z Police nad Metují do polských Vambeřic. Kontaktován byl ing. Jan Troutnar uvedený jako kontaktní osoba Májové pouti 2016 (Policko.cz). Spolek Omnium z. s. se zabývá mimo jiné „záchranou a obnovou zničených, ohrožených nebo nevyužívaných památek, od drobných staveb, křížů, křížových cest až po větší objekty, zejména sakrální památky“ (omniumos.cz/kontakty). Oblasti Broumova se týká například obnova barokních kostelů nebo drobných sakrálních památek. Na webových stránkách spolku je uvedeno: „Hledáme památky, opuštěné objekty, zdevastované a bez odpovídající péče pro realizaci našich projektů s cílem památky zachránit, obnovit a najít způsob jejich znovuoživení a zapojení do života v regionu“ (omniumos.cz/pamatky). Představitelem spolku je ing. Jakub Děd. Další oslovené subjekty – Lesy ČR, obec Božanov a Agentura pro rozvoj Broumova – na dotazy nereagovaly.

Propagační materiály získané z informačních center byly společně s turistickými portály prozkoumány, zda neobsahují zmínku o starých cestách v oblasti. Toto studium mělo za cíl posoudit význam kamenných cest pro image regionu a část regionální identity chápanou jako identita regionu (Chromý 2009, viz kapitola 2.1). Rolí symbolů v utváření regionální identity se zabývali Chromý, Semian, Kučera (2014) nebo Zimmerbauer (2011). Paasi (2007 in Zimmerbauer 2011) uvádí, že identifikace s regiony je obvykle založena na symbolech, které jsou vnímány jako běžné a sdílené. Tyto symboly jsou pak často využity pro propagační účely.

5. Staré cesty v Broumovských stěnách

Tato kapitola poskytuje bližší seznámení se specifiky starých cest v Broumovských stěnách. Nejprve je uvedena jejich dlouhá historie a starší i současné kartografické zdroje, na kterých jsou tyto cesty uvedeny. Dále jsou představeny výsledky provedeného terénního průzkumu a kvalitativního dotazování. Na jejich základě je diskutován současný stav kamenných cest, jakožto součást místní krajiny a kulturního dědictví, a jejich možný budoucí vývoj.

5.1 Historie cest

Doba vzniku kamenných cest není dosud přesně stanovena (Waage 2014). Plán péče o NPR Broumovské stěny uvádí stáří cest i přes 200 let (Ekologická projekce 2008). Obdobně Bergmann a kol. (2003) datují vznik nejstarších cest do 18. století. Kuna (2011) zabývající se historií lesů na Broumovsku spojuje vznik kamenných cest s racionalizací lesního hospodaření na konci 18. a v první polovině 19. století. Naproti tomu Koláčný a kol. (2014) vycházející z tzv. Hesseliova urbáře (*Urbarium neoconscriptum cum explicatione brevi*) z roku 1676 – jenž označuje některé v něm popisované cesty jako kamenné – usuzují, že dlážděné cesty se v Broumovských stěnách musely budovat již před rokem jeho vzniku. Výjimečnost Hesseliova díla spočívá mimo jiné v obrazové příloze čítající 24 pohledových map (Koláčný a kol. 2014). Čtyři z pohledových map zobrazují hraniční oblasti broumovského panství (tzv. horizonty). III. horizont (příloha č. 4) představuje zřejmě nejstarší grafické znázornění cest v Broumovských stěnách (Waage 2014).

Významné cesty překračující hřeben Broumovských stěn se vesměs dochovaly v původní trase (Koláčný a kol. 2014). V pozdější době vznikaly nové cesty dle nároků lesního hospodaření a nepotřebné zanikaly (Waage 2014). Důležité cesty byly opravovány – například v opěrné zdi cesty stoupající z obce Božanov k Machovskému kříži se nachází kámen (zachycený na obrázku 4 a vyznačený v příloze 12) s vytesaným rokem 1880, kamenickou značkou a znakem broumovské vrchnosti (Waage 2014). Letopočet pravděpodobně značí rok opravy této komunikace (Waage 2014).

Obr. 4: Opěrná zeď nad Božanovem, 29. 12. 2015

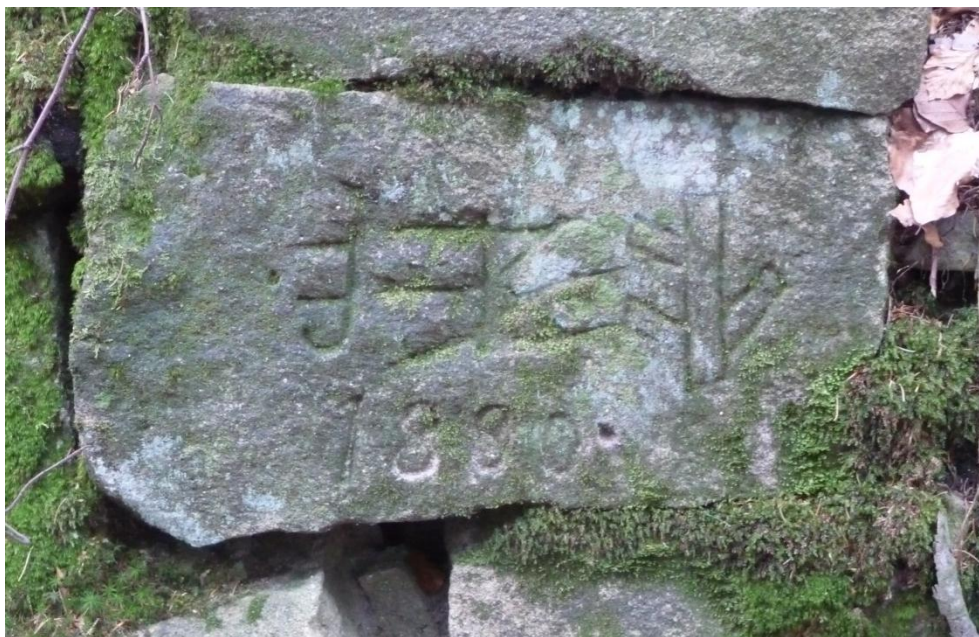


Foto: Autor.

Život cest je neoddělitelně spjat s okolními příkrými svahy a obtížně prostupným terénem. Pískovcová dlažba lépe odolává erozi, která na mnoha místech znemožňuje použití drobnějšího materiálu (Ekologická projekce 2008). Původní význam starých cest spočíval v usnadnění přepravy těžného dřeva a pískovce a v dopravním propojení obcí na opačných stranách Stěn (Koláčný a kol. 2014).

5.2 Přehled použitých kartografických zdrojů

Cílem této podkapitoly je přiblížit možnosti kartografických zdrojů pro výzkum kamenných cest v zájmovém území. Mapové podklady jsou zásadním nositelem informací o starých cestách (Martínek 2014). Jak je uvedeno výše, nejstarší grafické znázornění cest v Broumovských stěnách zřejmě pochází z Hesseliova urbáře z roku 1676 (viz příloha 7). Tato pohledová mapa, o rozměrech 161,5 cm na délku a 22,5 cm na výšku (Waage 2014), zobrazuje hřeben Broumovských stěn od stolové hory Hejšovina (Szczeliniec Wielki) k Honskému sedlu a dále navazující hřeben až po Bukovou horu. Při úpatí Broumovských stěn jsou vyobrazeny obce Božanov (Bartzdorf), Martínkovice (Merzdorf) a Křinice (Weckersdorf), ze kterých stoupají cesty směrem k hřebeni. Ojedinelost Hesseliova díla spočívá v systému mapových znaků propojujících textovou a obrazovou část urbáře (Koláčný a kol. 2014).

Významným zdrojem prostorových informací jsou mapy tzv. vojenských mapování a stabilního katastru (dostupné online na oldmaps.geolab.cz). Dochované listy I. vojenského mapování pro oblast Broumovska pochází z let 1780 a 1782 (Chodějovská 2012 in Chodějovská 2015). Protože mapy nevznikaly na geodetických základech, je vhodné provádět srovnání s mapami mladšího data (Martínek 2014). Na základě přesného katastrálního vyměřování vznikly v první polovině 19. století mapy stabilního katastru (Lipský 2000). Jako velkou nevýhodu těchto map uvádí Martínek (2014, s. 53) „značnou absenci cest na lesních plochách“. To lze potvrdit i na příkladu Broumovských stěn. Přítomnost cesty z Božanova k Machovskému kříži (viz příloha 12) v mapách stabilního katastru proto svědčí o jejím významu. Z měření katastrálních map vycházelo následné II. vojenské mapování uskutečněné v letech 1842 – 1852 (Lipský 2000; Chodějovská 2015). Zachycení výškopisu prostřednictvím šrafování způsobuje v členitém reliéfu Broumovských stěn horší čitelnost těchto map.

Vhodný pramen pro studium cest v Broumovských stěnách představují také lesní mapy z poloviny 19. století uložené ve Státním oblastním archivu v Zámrsku – fondy Velkostatek Broumov (Barták 2009) a Velkostatek Police nad Metují (Barták 2006). Tyto mapy zatím nebyly zdigitalizovány, proto je jejich studium časově náročnější. Starší lesnické a hospodářské mapy se pravděpodobně nedochovaly, nebo jsou uloženy na neznámém místě (Waage 2014). Zákres dnešních lesních cest obsahuje Základní mapa ČR v měřítku 1 : 10 000 (dostupná online na [geoportálu ČÚZK](http://geoportál.cz)). Z této mapy lze také vyčíst terénní nerovnosti, jako jsou úvozy nebo terénní stupně. V zájmovém území se nachází cesta nesoucí název Kamenná cesta (viz přílohy 13 a 14), která vede z obce Slavný k Pánovu kříži. Z označení by mohlo vyplývat, že se jedná o ideální příklad cesty zkoumané v této práci. Bohužel tomu tak není, neboť povrch cesty je tvořen asfaltovým kobercem. Samotný kabinetní výzkum k lokalizaci kamenných cest nepostačuje, a je proto třeba přistoupit k terénnímu výzkumu.

5.3 Výsledky terénního průzkumu

V průběhu terénního průzkumu bylo zaměřeno celkem 9 439 metrů cest zobrazených v mapě Kamenné cesty v Broumovských stěnách (viz příloha 9). Tato

hodnota odpovídá délce naměřených linií po vyhlazení jejich průběhu v prostředí GIS. Důraz při mapování byl kladen na stupeň zachování původního rázu cesty (tabulka 1).

Tabulka 1: Délky zmapovaných cest podle jejich typu a stupně zachování

[m]	stupeň zachování			celkem
	1	2	3	
bez značení	563	539	861	1 963
turistické trasy	619	2 063	3 933	6 615
cyklotrasy	500	809	2 433	3 742
celkem ¹	1 286	2 779	5 374	9 439

Zdroj: Autor.

¹ Nejedná se o součet kategorií uvedených výše, neboť turistické trasy a cyklotrasy mohou sdílet jednu cestu.

Za dobře zachované byly označeny úseky v celkové délce 1 286 metrů (stupeň zachování 1). Tyto úseky poskytují svědectví o přibližné podobě cest v době svého vzniku. Délka jednotlivých úseků se pohybuje nejčastěji v řádu desítek metrů. Nejdelší úsek o délce 333 metrů byl zaměřen na cestě vedoucí paralelně s přístupovou cestou k božanovskému lomu (viz úsek A v příloze 12; příloha 4). Tato cesta slouží svému původnímu účelu – tedy odvozu těžného dřeva – a není po ní vedena turistická ani cykloturistická trasa.

Většina zachovalých úseků představuje pozůstatky delších cest narušených zanedbanou údržbou a necitlivým využíváním. Výjimku představuje 140 metrový úsek nad obcí Suchý Důl v hřebenové části Broumovských stěn, který nese známky nedávné rekonstrukce (viz úsek B v příloze 15). Dlážděný úsek cesty je tvořen pískovcovými bloky a jeho součástí je dosti vysoký násep zděný ze stejného materiálu. Cesta je součástí hlavní hřebenové turistické trasy – v tomto místě značené červenou turistickou značkou. Druhým příkladem udržované cesty je cesta vedoucí k božanovskému lomu (viz úsek C v příloze 12), která je místy dlážděna velkými pískovcovými bloky (viz příloha 5) a je sjízdná i pro osobní automobily. Její hlavní účel spočívá v odvozu těžného kamene nákladní automobilovou dopravou. Povrch

zachovalých úseků je vhodný pro pěší turistiku i cykloturistiku, která vzhledem k náročnému terénu se značným převýšením vyžaduje vyšší fyzickou zdatnost.

Zmapované lehce narušené úseky spadající do kategorie 2 měří celkem 2 779 metrů. Těmto úsekům by měla být věnována největší pozornost, neboť stále zachovávají původní charakter kamenných cest a tedy i historické a estetické hodnoty s nimi spojené. Jejich údržba a včasná oprava mohou také pomoci předejít vysokým nákladům na budoucí komplexní rekonstrukci. Bez potřebných zásahů se bude stav těchto úseků dále zhoršovat a tradiční ráz se vytratí. Jako hlavní faktory způsobující poškození cest byly identifikovány vodní eroze a mechanizace používaná při lesním hospodaření. Jako příklad negativního vlivu těžby dřeva na stav cest lze uvést úsek u obce Martínkovice (viz písmeno D v příloze 14), který je narušený lesní mechanizací a následnou vodní erozí. Z původní kamenné cesty tak zůstaly pouze nesouvislé řady kamenů. Tato cesta, sloužící výhradně lesnímu hospodaření, končí v prudkém svahu na úrovni dnešní hranice národní přírodní rezervace Broumovské stěny. Niž položená část této cesty (viz příloha 2) se dochovala jenom díky tomu, že se od ní trasa pro odvoz dřeva odklání, aby využila mírnějšího klesání. Působení vodní eroze způsobené zanedbanou údržbou cesty vedoucí z Božanova ke Koruně (viz úsek E v příloze 12) je zachyceno na fotografii v příloze 6. Část této cesty ukazuje, že stav cest ovlivňuje negativně nejen jejich nadměrné zatěžování, ale také jejich nevyužívání. Úsek kamenné cesty extenzivně využívaný jako turistická trasa zarůstá vegetací ponechávající pouze úzkou stezku uprostřed. Stav cest zařazených do kategorie 2 umožňuje bezproblémové využití pro pěší turistiku, s opatrností pak také pro cykloturistiku.

Zbýlé mapované úseky (5 374 metrů) s minimálním zachováním původního charakteru kamenných cest byly označeny stupněm zachování 3. Tyto úseky lze dále rozdělit do tří podkategorií: (1) zničené úseky – místy nesjízdné na jízdním kole, obtížně schůdné a obtížně sjízdné lesní mechanizací – například úsek pod Machovským křížem (viz písmeno F v příloze 12, příloha 3); (2) úseky se zachovalými jednotlivými znaky původní kamenné cesty jako jsou kamenné svodnice (viz úsek G v příloze 14), obručníky, násypy nebo nesouvislé plochy dlažby – z hlediska běžného využití můžeme stav těchto cest považovat za dobrý; (3) úseky upravené pro moderní techniku bez snahy o zachování původního charakteru kamenné cesty (viz úsek H v příloze 13).

Poslední jmenovaná podkategorie je mezi zmapovanými úseky zastoupena pouze okrajově, neboť tyto cesty nebyly primárním objektem zájmu realizovaného výzkumu. V Broumovských stěnách mimo jiné také existuje síť moderních cest upravených pro současnou těžební techniku (Waage 2014). Po těchto cestách jsou často vedeny cykloturistické trasy.

Terénním výzkumem zaměřené úseky představují spíše menšinovou část kamenných cest dochovaných v zájmovém území. Zmapování stavu všech cest bohužel nebylo v časových možnostech této práce. Po 79 % zaměřených cest jsou vedeny turistické nebo cykloturistické trasy. Vzhledem k tomu, že zmapované úseky představují pouze výběr kamenných cest v oblasti, nelze z tohoto vyvozovat, že je většina cest využívána pro turistické trasy. Na druhou stranu ze špatného stavu majoritních úseků zmapovaných cest, po kterých jsou v drtivé většině vedeny turistické nebo cykloturistické trasy, lze usoudit, že všeobecný stav kamenných cest je z větší části špatný v celém zájmovém území.

Cyklotrasy vedené po zmapovaných cestách jsou určeny výhradně pro horská kola a vlivem členitého terénu jsou velmi fyzicky náročné. Z důvodu špatného stavu cest jsou náročné i technicky, místy až nesjízdné. Broumovskými stěnami prochází také trasa tradičního závodu horských kol Rallye Sudety (viz příloha 16). Trať závodu je celoročně značena světlemodrým trojúhelníkem ve žlutém čtverci a je náročná nejen svou délkou a převýšením, ale i technickou obtížností, a to zvláště ve sjezdech (Historie Rallye Sudety).

Většina cest si zachovává své původní využití a slouží tedy pro dopravu těžného dřeva, z božanovského lomu je pak přepravován těžný kámen. Cesta stoupající z obce Božanov k Machovskému kříži (viz písmeno F v příloze 12) je součástí Vambeřické poutní cesty vedoucí z Police nad Metují do polských Vambeřic. V roce 2002 byly na této cestě obnoveny Májové pouti (policko.cz). V roce 2016 se Májová pouť konala v sobotu 7. května. Zároveň je po této cestě vedena turistická a cykloturistická trasa. Stav cesty je ale bohužel zcela v rozporu se způsobem jejího využívání.

Kromě cest bylo zaměřeno celkem 25 doprovodných bodových objektů. Za zmínku stojí zejména dva mosty vystavěné z pískovcových bloků. Jeden se nachází u ústí Hruškovy rokle v blízkosti obce Suchý Důl (viz příloha 15), druhý pak na okraji

obce Božanov (viz příloha 12). Další zajímavost představují kamenné rozcestníky a směrovky vztyčené na některých rozcestích či přímo tesané do skály. V zájmovém území se nalézají také soubor hraničních kamenů, jejichž soupisem se zabýval projekt Hraničníky Broumovska realizovaný skautským oddílem v Polici nad Metují (Bureš 2011).

5.4 Dědictví kamenných cest

Broumovsko poskytuje jeden z nejlepších vhledů do středoevropské krajiny období baroka (Chodějovská 2015). Přesto Piňos (2000) uvádí, že kulturní památky Broumovska leží ve stínu jeho přírodních krás. Dědictví kamenných cest popisuje Plán péče o NPR Broumovské stěny jako „památku na zručnost našich předků“ (Ekologická projekce 2008, s. 68). Kamenné cesty jsou součástí historických krajinných struktur (viz kapitola 2.3), které představují fyzické vyjádření vztahů a identity lidí a krajiny (Jančura 2013).

Následující řádky nabízí hodnoty, které je možné spojit s dědictvím kamenných cest. Krajinné dědictví je dle Kučery (2009) relativní a každý ho může vnímat jinak. Dědictví cest, stejně jako dědictví krajiny může být chápáno různě – dle našich znalostí, preferencí a subjektivních dojmů. Cílem proto není, jednoznačně definovat hodnoty těchto cest, ale spíše otevřít diskusi nad jejich významem. Historická hodnota kamenných cest vychází z jejich stáří a z technologií použitých při jejich výstavbě. Poskytují nám svědectví o minulosti místního lesního hospodaření. Pro bližší určení historické hodnoty je třeba přesněji specifikovat dobu vzniku cest a zjistit, které cesty jsou nejstarší (Waage 2014). Estetická hodnota zachovalých úseků kamenných cest vyplývá například z jejich vizuální podoby. Harmonické začlenění do okolní krajiny zajišťuje materiál použitý na jejich výstavbu – v místě dostupné pískovcové bloky. Přetrvávající užívání cest přisuzuje kamenným cestám hodnotu funkční. Nelze opomenout ani duchovní rozměr starých cest zahrnující osudy bezpočtu lidí využívajících tyto cesty po staletí. Duchovní význam cest je možné pocítit zejména na Vambeřické poutní cestě, umožňující připojit se ke generacím poutníků, které tudy putovaly v minulosti. Kamenné cesty spolu s mnoha dalšími historickými krajinnými strukturami, jako jsou například hraniční kameny, historické směrovky nebo sakrální

památky, vytvářejí jedinečný celek historické krajiny. Přítomný *genius loci* není důsledkem jednotlivých prvků, ale je tvořen kombinací kulturního a přírodního vývoje. *Genius loci* je výrazný v místech, kde jasně definované přírodní charakteristiky jsou zvýrazněny lidskou činností (Norberg-Schulz 1994). Löw a Míchal (2003) uvádějí, že *genius loci* je závazkem pro současné aktivity v krajině a jeho zachování musí být nadřazeno jakýmkoli dalším zřetelům.

Zda jsou kamenné cesty chápány jako součást místního dědictví a kdo případně pečuje o jeho zachování, bylo ověřeno dotazováním zástupců vybraných subjektů dotýkajících se svou činností zájmového území. Matěj Brát vnímá tyto cesty jako „krásné dědictví hodné zachování“. Rovněž Jakub Děd uvádí: „Staré kamenné cesty, ale nejenom ty kamenné, Broumovskem, jsou určitě dokladem historie celého regionu.“ Respondenty je vnímán i špatný stav těchto cest zjištěný při terénním průzkumu – Petr Kuna se zmiňuje: „Podněty ze strany veřejnosti na stav cest, zanedbanou údržbu nebo jejich poškozování těžkou technikou jsou u nás poměrně časté.“

Problém však vyvstává u otázky, kdo by se měl o cesty starat. Dle Petra Kuny ze SCHKO „až na výjimky zhoršování stavu cest není v rozporu se zákonnou ochranou území. Komunikujeme tuto situaci s příslušnými revírnickými a lesními správci“; tedy se státním podnikem Lesy ČR. Občanské sdružení Julinka provedlo rozsáhlejší modernizaci vybraných turistických cest v letech 2009 a 2010 (viz Julinka 2010), na kterou také odkazují informační tabule v zájmovém území. V posledních letech se zde však žádná významnější akce nekonala (Matěj Brát). Spolek Omnium sice hledá památky bez odpovídající péče, dle Jakuba Děda „ale spíše ty, které nemají jasně definovaného majitele, nebo majitele, který nemá zejména finanční možnosti na záchranu památky.“ Cesty představují „památky, které by vedle Lesů ČR měla řešit spíše správa CHKO, případně obce či v místě působící místní spolky“. Pracovník božanovského lomu se domnívá, že příjezdovou cestu k lomu (viz úsek C v příloze 12) by měly spravovat Lesy ČR, nicméně dle potřeby (například po větších deštích) je cesta vylepšována místním šterkem na náklady firmy Granit Lipnice. Cesta vedoucí z Božanova k Machovskému kříži (viz příloha 12) je majetkem obce Božanov. „Její stav odpovídá finančním možnostem a prioritám obce. Určitě i zde je co zlepšovat, ale to je problém všech pohraničních obcí,“ uvádí Petr Kuna. Po této cestě putuje od roku 2004

během každoroční Májové pouti 50 až 90 poutníků (Jan Troutnar). Zajímavý pohled na špatný funkční stav některých úseků této cesty nabízí Jan Troutnar: „Špatný stav cesty nám příliš nevadí, protože to umocňuje samotnou podstatu putování, poutníci chtějí překonávat těžkosti, a je to mnohdy zajímavější než dlouhé úseky po asfaltové cestě.“ Jakub Děd, Petr Kuna a pracovník lomu Božanov spojují špatný stav cest s nedořešenými církevními restitucemi. „Lesy ČR vcelku logicky vyčkáávají s velkými investicemi, protože je reálné, že velkou část původního benediktinského majetku předají zpět církvi“ (Petr Kuna).

K možnosti omezení vjezdu těžké lesní mechanizace na vybrané úseky kamenných cest Petr Kuna podotýká: „Kamenné dlážděné cesty jsou často jedinými přístupovými cestami pro odvoz dříví a tak v principu lze jen těžko omezit jejich využívání těžkou technikou.“ K této problematice se vyjadřuje také Plán péče o NPR Broumovské stěny: „Pohyb turistů i přibližování dřeva po těchto cestách je mnohem šetrnější k okolním biotopům než pohyb po cestách nezpevněných. Proto je zachování dobrého technického stavu těchto cest v původní štětované, nebo dlážděné podobě společným zájmem lesníků i ochrany přírody z hlediska regulace turistiky“ (Ekologická projekce 2008, s. 68). To vystihuje význam funkční hodnoty kamenných cest v současné době. Matěj Brát se domnívá, že oprava cest „je na uživatelích a majitelích pozemků a dohled SCHKO.“ SCHKO dle Petra Kuny při jednání s vlastníky lesů, ve kterých cesty vedou, prosazuje, aby tyto cesty byly opravovány stejným způsobem, jakým byly postaveny. Opravy kamenných cest se však realizují jen sporadicky, neboť se jedná o „investičně velmi náročné akce.“ To potvrzuje i Matěj Brát ze spolku Julinka: „U naší dobrovolnické práce v terénu je trochu problém s financováním, nemáme zatím sílu a chuť administrovat nějaké dotační tituly.“ V neprospěch kamenných cest působí také to, že „neexistuje bohužel žádná jednotná inventarizace těchto cest, ani nějaký systematický plán oprav“ (Petr Kuna). Provedení částečné inventarizace kamenných cest je proto součástí této práce.

Z obdržených odpovědí vyplývá, že kamenné cesty jsou vnímány jako významná součást krajinného dědictví Broumova, ale o jejich praktickou ochranu a údržbu se nikdo cíleně nezajímá. Proto je jejich budoucnost velmi nejistá. Jakub Děd se domnívá, že „jejich osud bude asi velmi smutný.“ Vysoké náklady v současné době téměř vylučují rekonstrukce rozsáhlých úseků kamenných cest. Pokud uvážíme

náročnost výstavby tak rozsáhlé sítě dlážděných cest a technické možnosti v době jejich vzniku, nezbyvá než si těchto cest vážit a snažit se, aby zůstaly zachovány.

5.5 Kamenné cesty jako symbol regionu

Z informačních center bylo získáno celkem 12 unikátních volně dostupných materiálů vztahujících se k území chráněné krajinné oblasti Broumovsko. Jejich přehled je uveden v příloze 18. Vesměs se jedná o materiály kombinující propagaci přírodních a kulturních památek. Ve třech případech se jedná o komentované cykloturistické mapy. Propagační materiály byly prozkoumány spolu s turistickým průvodcem Kejdney (1999), zda neobsahují zmínku o kamenných cestách. Přímo k zájmovému území práce – Broumovským stěnám – se částečně váže 11 materiálů, což dokazuje, že se jedná o významnou součást cestovního ruchu. Důraz je kladen na skalní útvary, rokle, vyhlídková místa a vrch Hvězda s barokní kaplí a turistickou chatou. Tyto prvky se ve zkoumaných materiálech vyskytují opakovaně. V žádném z propagačních materiálů nebyla nalezena zmínka o kamenných cestách. Kejdana (1999) se o těchto cestách také nezmiňuje.

Dále byly prohledány informační turistické portály kladskepomezí.cz a broumovsko.cz. Nicméně ani zkoumané turistické portály na kamenné cesty speciálně neupozorňují. Výjimku představuje cyklotrasa číslo 4004 nesoucí název Kamenná cesta, jejíž popis můžeme na obou portálech nalézt. Vysvětlení pojmenování této trasy se zde však nenachází. Část této cyklotrasy prudce stoupající úbočím Velké kupy na hřeben Broumovských stěn odpovídá úseku G v příloze 14. Na webu broumovsko.cz se odkaz na kamennou cestu vyskytuje ještě v popisu pěšího výletu Přes Kamennou bránu na Korunu. Kamenná cesta zde však slouží pouze jako orientační prvek: „Po cca 1 km přicházíme na starou dlážděnou cestu...“ (broumovsko.cz).

Z výše uvedeného vyplývá, že kamenné cesty nejsou využívány pro propagaci regionu a mají proto nízký význam z hlediska vnější image regionu (dle Paasi 1986). Pro posouzení role kamenných cest v dalších dimenzích regionální identity by bylo vhodné provést dotazníkové šetření, případně rozhovory mezi residenty a rekreanty v zájmové oblasti (viz např. Fialová a Vágner 2010). Příslibem může být neformální rozhovor provedený během terénního výzkumu se starousedlíkem z obce Božanov.

Tento pán, který neuvedl své jméno, vyslovil rozhořčení nad současným špatným stavem cest a zároveň projevil snahu o jejich základní údržbu – jako je vyčištění svodnic – v nejbližším okolí svého bydliště. To potvrzuje názor Vencálka (1998), že neutěšený stav prostředí může vést k posílení územní identity.

6. Závěr

Kamenné cesty vystavěné v prudkých svazích Broumovských stěn jsou součástí historické krajiny Broumovska (Chodějovská 2015) a poskytují nám svědectví o využívání Broumovských stěn v minulosti. Tyto cesty jsou nedílně spjaté s okolní krajinou, jejíž členitý reliéf zavládal příčinu pro jejich výstavbu. Při použití drobnějšího materiálu by byly tyto cesty neustále ohrožovány erozí (Ekologická projekce 2008). Náročný terén pak při zanedbání údržby odvodňovacích prvků přispívá k jejich destrukci a zániku.

Cílem práce bylo s využitím příkladu oblasti Broumovských stěn diskutovat význam starých cest jako specifického prvku historických krajinných struktur a místního dědictví v utváření identity oblasti a jejího specifického rázu. Na počátku práce byly vymezeny následující výzkumné otázky:

- 1) Jaké jsou významy starých cest jako specifického prvku historických krajinných struktur a dědictví?
- 2) Proč bychom měli starým cestám věnovat pozornost, jak přispívají ke specifické identitě oblasti a jak bychom je měli případně chránit?
- 3) Jaké způsoby využití, významy a hodnoty jsou se starými cestami spojené? Jaké subjekty o ně projevují zájem či je využívají?
- 4) Jaký je potenciál starých cest v oblasti?

Informace využití při formulaci odpovědí na vytyčené otázky pocházely zejména z provedeného terénního průzkumu a z dotazování subjektů, jejichž činnost se kamenných cest dotýká. Dále byly analyzovány propagační materiály cestovního ruchu a turistické webové portály vztahující se ke zkoumané oblasti. Cenné poznatky byly také získány z nově přeloženého Hesseliova urbáře (Koláčný a kol. 2014), který poskytuje možnosti ke zkoumání historie a prostorových vazeb uvnitř Broumovska. Na základě tohoto díla je vznik některých kamenných cest kladen před rok 1676. Zajímavým počinem by mohlo být vytvoření pohledových map zobrazujících dnešní stav a jejich srovnání s obrazovými přílohami tohoto urbáře – tzv. horizonty.

Význam starých cest v Broumovských stěnách může být chápán různě. Lze na ně pohlížet, jako na součást historické krajiny, doklad způsobu využívání této oblasti v minulosti, součást místního *genia loci*, technickou památku nebo funkční a estetický

prvek turistického ruchu. Chápání významu cest je tedy do značné míry subjektivní a závisí například na znalosti historie (Löw, Míchal 2003). K jeho bližšímu poznání by mohly přispět rozhovory s turisty navštěvujícími zájmové území této práce. Jakub Děd ze spolku Omnium uvádí, že staré kamenné cesty jsou „určitě dokladem historie celého regionu.“ Kamenné cesty jsou živoucí připomínkou mnohasetleté správy Broumova řádem Benediktinů. Současný špatný stav těchto cest z velké části souvisí s přerušením kontinuity vývoje krajiny po druhé světové válce (Chodějovská 2015). O jejich technické a řemeslné kvalitě, však svědčí stav některých úseků, které se zachovaly i přes desítky let zanedbávání a nadměrného zatěžování.

Měřením pomocí přístroje GPS byla provedena částečná inventarizace kamenných cest, která bude předložena SCHKO. Důraz byl kladen především na stupeň zachování původního charakteru těchto cest. Výsledky byly zobrazeny v příložených mapách a odhalily celkově špatný stav mapovaných cest. Pouze 13,6 % délky zaměřených cest bylo identifikováno jako dobře zachovalé. V rámci terénního průzkumu byly jako hlavní faktory zhoršující stav cest identifikovány těžká lesní mechanizace a vodní eroze. Myšlenky na ochranu zejména lesnickou činností nejvíce ohrožených úseků cest by se měly ubírat směrem k omezení intenzity této zátěže. Případná ochrana cest se tak dostává do rozporu s lesním hospodařením v oblasti Broumovských stěn. Působení vodní eroze je možné omezit pravidelnou údržbou cest. Tuto údržbu by měl dle dotazovaného zástupce SCHKO Petra Kuny provádět správce lesních pozemků, kterými tyto cesty vedou, tedy státní podnik Lesy ČR, v případě cest, které nejsou státní pak jejich vlastníci.

Dle závěrů terénního průzkumu se kamenné cesty do značné míry stále využívají ke svému původnímu účelu, tedy přepravě těženeho dřeva a pískovce. Avšak v dnešní době používaná moderní těžká mechanizace tyto cesty nadměrně zatěžuje a vytváří podmínky pro působení vodní eroze. Na Vambeřické poutní cestě byly obnoveny pravidelné každoroční poutě, jejichž tradice byla ve 20. století přerušena (Jan Troutnar). V současnosti slouží cesty také turistickému ruchu, který má ve skalách Broumova rovněž bohatou minulost. Původně byly některé cesty využívány ke komunikačnímu propojení obcí na opačných stranách Broumovských stěn (Chodějovská 2015). Tato funkce však zanikla, neboť cesty nebyly přizpůsobeny potřebám automobilového provozu.

Dotazovaní zástupci vybraných subjektů se shodují, že kamenné cesty představují dědictví hodné zachování. Na druhou stranu ale nikdo nevyvíjí cílenou snahu o jejich ochranu. Zástupce SCHKO Petr Kuna uvedl, že „zhoršující se stav cest není v rozporu se zákonnou ochranou území.“ Špatný stav cest diskutuje SCHKO s vlastníky lesů. Pozitivum představuje alespoň snaha SCHKO o prosazení zachování původní podoby cest v případě, že se je vlastník rozhodne opravit, a to za použití místních materiálů. Nicméně dotázané subjekty včetně SCHKO se shodují, že rekonstrukce kamenných cest v původní podobě je velmi nákladná. Tím spíše by měly být chráněny dochované úseky – jako doklad náročné a rozsáhlé výstavby v minulosti. Místní spolek Julinka se podílí na opravě turistických cest v oblasti, ale jedná se pouze o jednorázové akce. Správce rozlehlých lesů v Broumovských stěnách – státní podnik Lesy ČR – váhá dle respondentů s rozsáhlejšími opravami cest z důvodu nedořešených církevních restitucí. Jejich výsledek se proto bude podílet na budoucím osudu kamenných cest.

Analýza propagačních materiálů a webových turistických portálů odhalila nízký význam zkoumaných cest z hlediska vnější identity a propagace regionu. Pro zjištění významu kamenných cest pro další dimenze regionální identity by bylo vhodné uskutečnit dotazníkové šetření nebo kvalitativní rozhovory se zástupci residentů a rekreantů v blízkosti Broumovských stěn. Turisté nejsou o existenci a historii kamenných cest v současné době vůbec informováni. Kamenné cesty, jako kulturní dědictví, které je dnes významně ohroženo, by si jistě zasloužily, aby s nimi byla seznámena širší veřejnost – například prostřednictvím turistických portálů. Popularizace těchto cest, představujících paměť krajiny a technickou památku, by mohla zvýšit naději na jejich zachování pro budoucí generace.

Seznam použité literatury

AHMAD, Y. (2006): The scope and definitions of heritage: From tangible to intangible. *International Journal of Heritage Studies*, 12, č. 3, s. 292–300.

ANTROP, M. (1997): The concept of traditional landscapes as a base for landscape evaluation and planning. The example of Flanders Region. *Landscape and Urban Planning*, 38, č. 1–2, s. 105–117.

ANTROP, M. (2000): Background concepts for integrated landscape analysis. *Agriculture, Ecosystems and Environment*, 77, č. 1–2, s. 17–28.

ANTROP, M. (2005): Why landscapes of the past are important for the future. *Landscape and Urban Planning*, 70, č. 1–2, s. 21–34.

ATKINSON, D. (2005): Heritage. In: Atkinson, D., Jackson, P., Sibley, D., Washbourne, N.: *Cultural geography a critical dictionary of key concepts*. I. B. Tauris, London, s. 141–150.

BALATKA, B., SLÁDEK, J. (1984): *Typizace reliéfu kvádrových pískovců české křídové pánve*. Academia, Praha, 79 s.

BARTÁK, J. (2006): *Velkostatek Police nad Metují 1568 – 1948*. SOA Zámorsk, Zámorsk, 399 s.

BARTÁK, J. (2009): *Velkostatek Broumov 1547 – 1948*. SOA Zámorsk, Zámorsk, 472 s.

BERGMAN, P., BURIAN, M., JEŘÁBKOVÁ, J. (2003): *Broumovsko Interpretace kulturního a historického dědictví na Broumovsku. Tuž se, Broumovsko!, Broumov*, 156 s.

BRAAKSMA, P. J., JACOBS, M. H., van der ZANDE, A. N. (2016): The production of local landscape heritage: a case study in the Netherlands. *Landscape Research*, 41, č. 1, s. 64–78.

BUREŠ, M. (2011): *Kamenné mezníky broumovského kláštera. Krkonoše – Jizerské hory*, 44, č. 3, s. 38–39.

CECHNER, A. (1930): *Soupis památek historických a uměleckých v politickém okrese Broumovském. Archeologická komise při České akademii věd a umění*, Praha, s. 282–284.

CÍLEK, V. (2010): *Krajiny vnitřní a vnější. Dokořán*, Praha, 274 s.

ČAPKA, F., SLEZÁK, L., VACULÍK, J. (2005): *Nové osídlení pohraničí českých zemí po druhé světové válce. Cerm, Brno*, 359 s.

DEMEK, J. (1987): *Hory a nížiny. Academia, Praha*, 584 s.

HENDL, J. (2008): Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace. Portál, Praha, 408 s.

FIALOVÁ, D., VÁGNER, J. (2010): Metody výzkumu regionální identity a identity regionů ve vztahu k cestovnímu ruchu a druhému bydlení. In: Šumberová, M. (ed.): Geografie pro život ve 21. století: Sborník příspěvků z XXII. sjezdu České geografické společnosti. Ostravská univerzita v Ostravě, Ostrava, s. 625–632.

FORMAN, R., T., T., ALEXANDER, L., E. (1998): Roads and their major ecological effects. *Annual Review of Ecology and Systematics*, 29, s. 207–231.

GOJDA, M. (2000): Archeologie krajiny – Vývoj archetypů kulturní krajiny. Academia, Praha, 238 s.

GRAZULEVICIUTE-VILENISKE, I., MATIJOSAITIENE, I. (2010): Cultural heritage of roads and road landscapes: Classification and insights on valuation. *Landscape Research*, 35, č. 4, s. 391–413.

HARRISON, R. (2010): What is heritage? In: Harrison, R. (ed.): *Understanding the Politics of Heritage*. Manchester University Press/Open University, Manchester/Milton Keynes, s. 5–42.

HARRISON, R. (2013): Forgetting to remember, remembering to forget: late modern heritage practices, sustainability and the 'crisis' of accumulation of the past. *International Journal of Heritage Studies*, 19, č. 6, s. 579–595.

HOWARD, P. (2003): *Heritage: Management, Interpretation, Identity*. Continuum, London, 278 s.

HUBA, M. (1988): Historické štruktúry krajiny. MV SZOPK Bratislava, 62 s.

HUBA, M. (2004): Historické štruktúry krajiny v kontexte súčasnej reality. *Životné prostredie*, 38, č. 2, s. 86–89.

CHODĚJOVSKÁ, E. (2015): Broumovsko. Česká barokní krajina? In: Chodějovská, E., Semotanová, E., Šimůnek, R.: *Historické krajiny Čech*. Historický ústav, Praha, s. 245–292.

CHROMÝ, P. (2003): Formování regionální identity: nezbytná součást geografických výzkumů. In: Jančák, V., Chromý, P., Marada, M. (ed.): *Geografie na cestách poznání*. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy v Praze, Praha, 197 s.

CHROMÝ, P. (2009): Regionální identita. In: Heřmanová, E., Chromý, P., Marada, M., Kučerová, S., Kučera, Z.: *Kulturní regiony a geografie kultury*. ASPI, Praha, s. 109–136.

CHROMÝ, P., SEMIAN, M., KUČERA, Z. (2014): Regionální vědomí a regionální identita v Česku: případová studie Českého ráje. *Geografie*, 119, č. 3, s. 259–277.

JANČURA (1998): Súčasný a historický krajinný štruktúry v tvorbe krajiny. *Životné prostredie*, 32, č. 5, s. 236–240.

JANČURA, P. (2013): Význam historických krajinných štruktúr na utváraní krajinného rázu a identity krajiny. In: Štréblova Hronovská, K., Kupka, J. (ed.): *Ochrana kulturní krajiny – hledání cílů, možností a pravidel*. České vysoké učení technické v Praze, Praha, s. 28–41.

JOHNSON, N. (2009): Heritage. In: Gregory, D., Johnston, R., Pratt, G.: *Dictionary of Human Geography*, Wiley-Blackwell, 327–328.

JOKILEHTO, J. (2005): Definition of cultural heritage. ICCROM Working Group 'Heritage and Society', 47 s.

KEJDANA, J. (1999): Broumovsko a Policko: turistický průvodce, JUKO, Náchod, 99 s.

KELLY, C. (2009): Heritage. In: Kitchin, R., Thrift, N. (ed.): *International Encyclopedia of Human Geography*. Elsevier, Amsterdam, s. 91–97.

KOBAYASHI, A. (2009): Identity Politics. In: Kitchin, R., Thrift, N. (ed.): *International Encyclopedia of Human Geography*. Elsevier, Amsterdam, s. 282–286.

KOLÁČNÝ, J., STEINOVÁ, Š., WAAGE, V. (2014): *Urbarium neoconscriptum cum explicatione brevi čili Nově sepsaný řád všech trvalých povinností a rent, které plní a odvádějí dědiční poddaní slavného kláštera Broumova ve městě a okolí*, Národní zemědělské muzeum, Praha, 226 s.

KOŠTÁL, Z. (1990): Dějiny Broumova a Broumovska. Městský národní výbor, Broumov, 168 s.

KUČERA, Z. (2009): Krajina jako dědictví. In: Heřmanová, E., Chromý, P., Marada, M., Kučerová, S., Kučera, Z.: *Kulturní regiony a geografie kultury*. ASPI, Praha, s. 156–180.

KUNA, P. (2011): O lesích CHKO Broumovsko – historie. *Krkonoše - Jizerské hory*, 44, č. 11, s. 38–39.

KVĚT, R. (2003): Duše krajiny. Staré stezky v proměnách věků. Academia, Praha, 195 s.

LIPSKÝ, Z. (2000): Sledování změn v kulturní krajině. Lesnická práce, Kostelec nad Černými Lesy, 71 s.

LOKOČ, R., ULČÁK, Z. (2009): Percepce krajinných prvků zemědělci – důležitý předpoklad péče o krajinný ráz. In: Klvač, P. (ed.): *Člověk, krajina, krajinný ráz*. Masarykova univerzita, Brno, s. 61–71.

- LÖW, J., MÍCHAL, I. (2003): *Krajinný ráz. Lesnická práce, Kostelec nad Černými Lesy*, 552 s.
- LYNCH, K. (2004): *Obraz města. The Image of the City. Bova Polygon, Praha*, 224 s.
- MARTÍNEK, J. (2014): *Poznáváme historické cesty. Centrum dopravního výzkumu, Brno*, 238 s.
- MAYHEW, S. (2009). *A Dictionary of Geography. Oxford University Press, New York*, 551 s.
- NORBERG-SCHULZ (1994): *Genius loci, Odeon, Praha*, 219 s.
- PAASI, A. (1986): The institutionalization of regions: a theoretical framework for understanding the emergence of regions and the constitution of regional identity. *Fennia* 164, č. 1, s. 105–146.
- PATOČKA, J. (2008): *Lokální a regionální kultura v České republice. ASPI, Praha*, 199 s.
- PIŇOS, J. (2000): Oživení Broumovska. In: Hájek, T., Jech, K. (ed.): *Téma pro 21. století: Kulturní krajina. Ministerstvo životního prostředí, Praha*, s. 169–179.
- RUIZ, R., RODRÍGUEZ, F. J., CORONADO, J. M. (2014): Identification and assessment of engineered road heritage: A methodological approach. *Journal of Cultural Heritage*, 15, č. 1, s. 36–43.
- RŮŽIČKA, J. (2013): *Dějepis kláštera břevnovského a broumovského. Benediktinské arcipopatství sv. Vojtěcha a sv. Markéty, Praha*, 240 s.
- SÁDLO, J., POKORNÝ, P., HÁJEK, P., DRESLEROVÁ, D. CÍLEK, V. (2005): *Krajina a revoluce. Malá Skála*, 247 s.
- SCHEIN, R. H. (1997): The place of landscape: a conceptual framework for interpreting an american scene. *Annals of the Association of American Geographers*, 87, č. 4, s. 660–680.
- SCHROLL, G. (2005): *Im Schatten des Todes – Das Braunauer Ländchen 1945/46. Heinz W. Holler, Karlsruhe*, 294 s.
- VENCÁLEK, J. (1998): *Protisměry územní identity. Olza, Český Těšín*, 207 s.
- VORLÍČKOVÁ, J. (2012): *Odpovědnost za dluhy zůstavitele podle nového občanského zákoníku, Studentská vědecká a odborná činnost*, 18 s.
- WAAGE, V. (2014): *Z historie kamenných cest v Broumovských stěnách. Stopami dějin Náchodská*, 15, Státní okresní archiv Náchod, Náchod, s. 281–300.

WEIZENEGGER, S., SCHENK, W. (2006): Cultural landscape management in Europe and Germany. In: Agnoletti, M. (ed.): Conservation of Cultural Landscapes. CAB International, Wallingford, s. 183–197.

ZIMMERBAUER, K. (2011): From Image to Identity: Building regions by place promotion. European Planning Studies, 19, č. 2, s. 243–260.

Ostatní zdroje

AOPK ČR. Chráněná území. [cit. 2016-04-01].

URL: <http://gis.nature.cz/arcgis/rest/services/UzemniOchrana/ChranUzemi/MapServer>

ArcČR 500 verze 3.2 [cit. 2016-03-27].

URL: http://download.arcdata.cz/data/ArcCR_500-3.2-windows-installer.exe

broumovsko.cz [cit. 2016-05-08]. URL: <http://www.broumovsko.cz/cs/broumovske-steny-i-pres-kamennou-branu-na-korunu>

Collegium pro arte antiqua (1999): Zapadlými cestami minulosti. [cit. 2016-05-13].

Dostupné online:

http://www.collegium.cz/index.php?menu=broumovsko/zapcest&page=zap_cest

Český úřad zeměměřický a katastrální: ZM 10 [cit. 2016-04-26]. Dostupné jako WMS: http://geoportal.cuzk.cz/WMS_ZM10_PUB/WMSservice.aspx

Český úřad zeměměřický a katastrální: ZM 50 [cit. 2016-04-26]. Dostupné jako WMS: http://geoportal.cuzk.cz/WMS_ZM50_PUB/WMSservice.aspx

Ekologická projekce (2008): Plán péče o NPR Broumovské stěny na období 2009–2015. [cit. 2016-04-08]. URL:

<http://broumovsko.ochranaprirody.cz/res/archive/099/013947.pdf?seek=1372770610>

Geomorfologické jednotky ČR – 1998 [cit. 2016-03-30].

URL: <http://ags.cuzk.cz/arcgis/rest/services/GeomorfologickeJednotky/MapServer>

Hesselius, J., G., A. (1676): Urbarium neoconscriptum cum explicatione brevi - Waldkarte III [cit. 2016-05-13].

URL: <http://landscapes.hiu.cas.cz/broumovsko/horizonty.php>

Historie Rallye Sudety [cit. 2016-04-29].

URL: <http://redpointteam.cz/rallye-sudety/historie/>

Julinka z.s. (2010): Cesty v Broumovských stěnách [cit. 2016-05-08].

URL: <http://www.julinka.polickej.net/akce/2010-06-cestyvbroumovskychstenach.pdf>

Klub českých turistů (2012): Broumovsko Góry Kamienne a Stolowe. Trasa, Praha.

omniumos.cz/kontakty [cit. 2016-05-08]. URL: <http://omniumos.cz/kontakty.html>

omniumos.cz/pamatky [cit. 2016-05-08]. URL: <http://omniumos.cz/pamatky.html>

OpenStreetMap. [cit. 2016-03-20]. URL: <http://download.geofabrik.de/europe/czech-republic.html>

Policko.cz [cit. 2016-04-29]. URL: <http://www.policko.cz/cs/novinka-2642-majova-pout-do-vamberic-2016.html>

RADA EVROPY (2000): Evropská úmluva o krajině, Florencie.

UNESCO (1972): General Conference; 17th session: Convention concerning the protection of the world cultural and natural heritage.

UNESCO (1994): Routes as part of cultural heritage.

UNESCO (2015): Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention.

UNESCO (2015): World Heritage List [cit. 2016-04-08].

URL: <http://whc.unesco.org/en/syndication>

Zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. In: Sbírka zákonů České a Slovenské federativní republiky, Federální ministerstvo vnitra, částka 28, s. 666–692.

Přílohy

Příloha 1: Nad Božanovem - úsek označen stupněm zachování 1, 29. 12. 2015, viz č. 1 v příloze 12

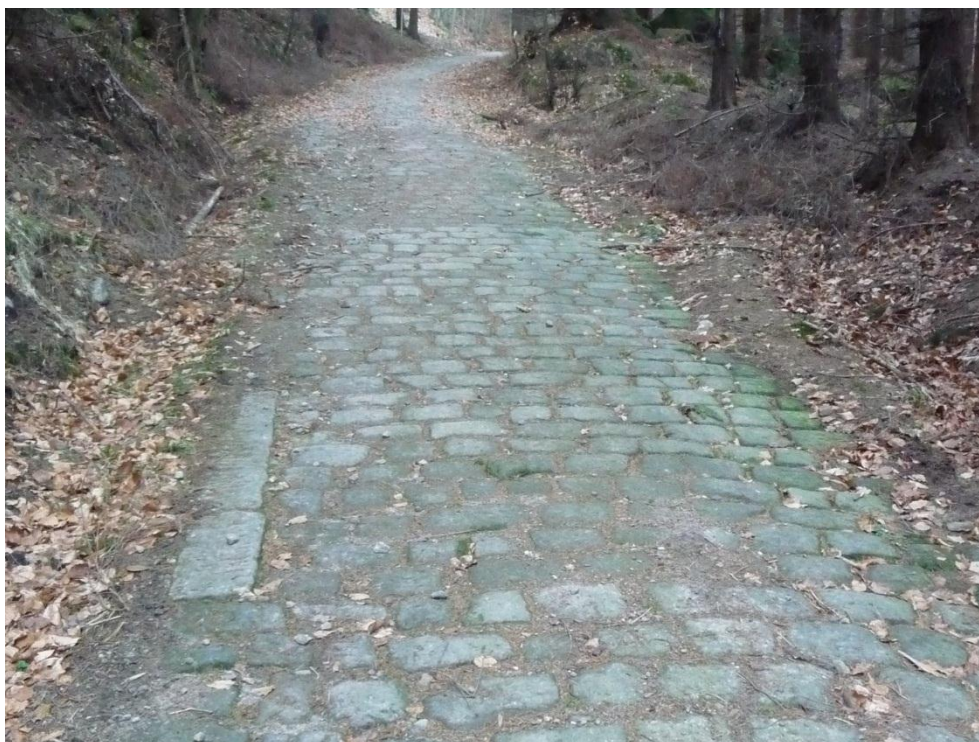


Foto: Autor

Příloha 2: Nad Martínkovicemi - úsek označen stupněm zachování 2, 11. 4. 2016, viz č. 2 v příloze 14



Foto: Autor

Příloha 3: Pod Machovským křížem - úsek označen stupněm zachování 3, 12. 4. 2016, viz 3 č. v příloze 12



Foto: Autor

Příloha 4: Nad Božanovem II, 11. 4. 2016, viz č. 1 v příloze x



Foto: Autor

Příloha 5: K božanovskému lomu, 11. 4. 2016, viz č. 5 v příloze 12



Foto: Autor

Příloha 6: Pod Korunou, 12. 4. 2016, viz č. 6 v příloze 12



Foto: Autor

Příloha č. 7: III. horizont z Hesseliova urbáře



Zdroj: Upraveno dle Hesselius (1676) [cit. 2016-05-13]. URL:
<http://landscapes.hiu.cas.cz/broumovsko/horizonty.php>

Příloha 8: Legenda Základní mapy ČR v měřítku 1 : 50 000

VYSVĚTLIVKY

	blok budov • budova • ulice • zničená budova, rozvalina • chatová zástavba
	kostel • hrad • zámek • zřícenina
	rozhledna • vysílač • rozhledna s vysílačem, vysílač s rozhlednou • věžovitá stavba
	větrný motor • přístav • letiště • věžový vodjem
	hřbitov • stadion • lyžařský můstek
	elektrické vedení velmi vysokého napětí
	dálkový produktovod (nadzemní)
	železnice neelektrizovaná jednokolejná s tunelem
	železnice neelektrizovaná vícekolejná s přejezdem
	železnice elektrizovaná
	železnice úzkorozchodná
	železniční vlečka
	lanová dráha
	železniční stanice • železniční zastávka
	dálnice • rychlostní silnice
	silnice I. tř. s tunelem
	silnice II. tř. s mostem a propustkem
	silnice III. tř. • nevedovaná silnice
	dálnice a silnice ve stavbě
	udržovaná cesta s lávkou
	neudržovaná cesta • pěšina
	mimoúrovňové křížení silnic (nadjezdy a podjezdy)
	vodní tok stálý povrchový • podzemní část toku
	vodní tok občasný
	jez • shybka • akvadukt
	přívaz
	přehradní hráz • usazovací nádrž, zatopená těžební jáma • močál
	les • louka, pastvina • zahrada, sad, park, vinice, chmelnice • orná a ostatní půda
	státní hranice
	krajská hranice, v zahraničí hranice vyšší správní jednotky
	okresní hranice, v hl. m. Praze hranice obvodu
	obecní hranice
	hranice katastrálního území (územně technické jednotky)
	hranice městského obvodu nebo městské části ve statut. městech a hl. m. Praze
	nesouvisající území obce (enkláva)
	hranice národního parku (NP), chráněné krajinné oblasti (CHKO)
	vrstevnice • terénní stupeň • jáma
	skály • jeskyně • kótovaný bod

BLOVICE

Ratměřice

Kamenka

VINOŘ

Velikost popisu sídel odpovídá počtu obyvatel.

Vodochoď u Prahy
784362Čermousy
620505Poděšítě-Malevice
691241

Na vršku

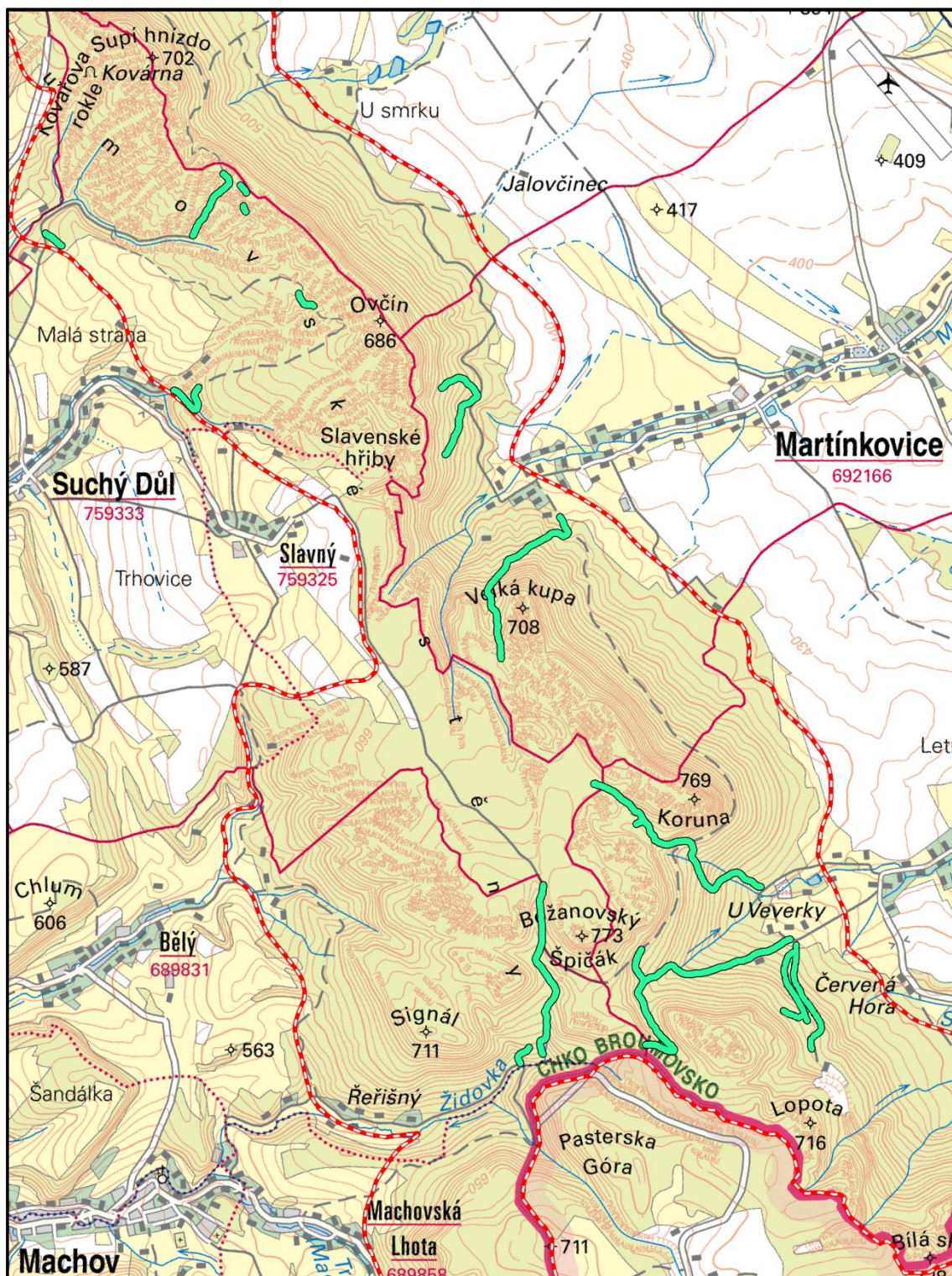
město • část města **STARÁ HUŤ**obec, městys • část obce, městys **SKRÝŠOV**místní část • samota **PODLEŠÍ**městský obvod nebo městská část
ve statut. městech a hl. m. Prazenázev a identifikační číslo katastrálního
území (územně technické jednotky,
která je katastrálním územím)název katastrálního území (územně technické
jednotky, která je katastrálním územím) shodný
s názvem sídla a identifikační číslonázev a identifikační číslo územně technické
jednotky, která není katastrálním územím

hon, les, alej, pozemní komunikace

Zdroj: Český úřad zeměměřický a katastrální [cit. 2016-04-29].

URL: <http://geoportal.cuzk.cz/Dokumenty/znacky50.pdf>

Příloha 9: Kamenné cesty v Broumovských stěnách



0 1 km

1 : 40 000

— kamenná cesta

- - - hranice zájmového území

Zdroj: Autor, podkladová mapa: ZM 50 © Český úřad zeměměřický a katastrální, www.cuzk.cz

Příloha 10: Legenda Základní mapy ČR v měřítku 1 : 10 000









MAPOVÉ ZNAČKY			
Sídla a jednotlivé objekty			
	budova, blok budov		meteorologická stanice; čerpací stanice pohon. hmot.
	budova s popisem		větrný motor; větrný mlýn
	zničená budova, rozvalina		kůlna; skleník
	veřejný krytý průjezd		parkoviště; přístaviště
	kostel; kaple		lyžařský můstek
	věžovitá stavba; těžní věž		elektrické vedení na stožárech
	ústí šachty v provozu; mimo provoz		elektrické vedení na sloupech
	tovární komín; pošta		dálkový produktovod
	kříž, sloup; mohyla, pomník		dopravníkový pás
	rozhledna; vysílač		opěrná zeď u komunikace
	rozhledna s vysílačem, vysílač s rozhlednou		historická hradba
	hřbitov		
Vodstvo			
	pramen, studánka; studna, vrt		vodní plocha
	vodní tok do 5 m šířky		vodopád do 5 m; nad 5 m š.
	vodní tok nad 5 m šířky		přehradní hráz
	podzemní vodní tok		směr vodního toku
	občasný vodní tok		jez do 5 m; nad 5 m šířky
	ochranná hráz, sypaný val do 10 m šířky		plavební komora
	ochranná hráz, sypaný val nad 10 m šířky		přehradní hráz s komunikací
	lázeňské zřídlo, kašna		jez s lávkou
	vodojem vázový; vodojem zemní		přívaz
	akvadukt		brod
	shybka (podtok) do 5 m; nad 5 m šířky		usazovací nádrž, odkaliště
Porost, povrch a využití půdy			
	louka, pastvina; povrchová těžba, lom, halda		orná a ostatní půda, účelový areál
	ovocný sad, zahrada; okrasná zahrada, park		osamělý strom; osamělý lesík
	vinice; chmelnice		chatová kolonie, kempink, koupaliště, rekreační zástavba, skanzen, zoologická zahrada
	lesní půda se stromy; lesní půda s křov. porostem		autobusové nádraží, čerpací stanice pohon. hmot, čistírna odpadních vod, přečerpávací stanice, přístav, rozvodna, skládka, transformovna
	lesní půda s kosodřevinou; lesní průsek		
	močál, bažina; rašeliniště		
	stromořadí, úzký pruh lesa		
	živý plot		
Hranice			
	státní hranice		obecní hranice
	krajská hranice		hranice katastrálního území
	okresní hranice, hranice městského obvodu v Praze		hranice městské části v Praze, měst. části nebo měst. obvodu ve statutárních městech
	hranice porostu a užívání půdy		hranice chráněného území
Terénní reliéf			
	vrstevnice základní		terénní stupeň, násep, zářez, srázný břeh
	vrstevnice zdůrazněná		jáma, terénní stupeň
	vrstevnice doplňková		řada nahromaděných kamenů
	vrstevnice se spádovkami		osamělá skála, balvan
	rokle, výmol		skupina balvanů
	skály		vstup do jeskyně
	sesuv půdy, kamenitá a štěrkvitá suť		kótovaný bod
Body bodových polí			
	trigonometrický bod		přídružený bod
	zhušťovací bod		trvale signalizovaný bod polohového bodového pole
	vybraný bod ČSTS se souřad. určenými v systému ETRS-89, základní nivelační bod, bod základní geodynamické sítě, absolutní tíhový bod		bod výškového bodového pole
			bod tíhového bodového pole
Souřadnicové sítě			
	popis pravoúhlé souřadnicové sítě systému JTSK v km		popis zeměpisné sítě v souřadnicovém systému WGS84
	popis zeměpisné sítě v souřadnicovém systému JTSK		

Zdroj: Český úřad zeměměřický a katastrální [cit. 2016-04-29].

URL: <http://geoportal.cuzk.cz/Dokumenty/znacky10.pdf>

Příloha 11: Legenda pro mapy uvedené jako příloha 12 – 15**Kamenné cesty**

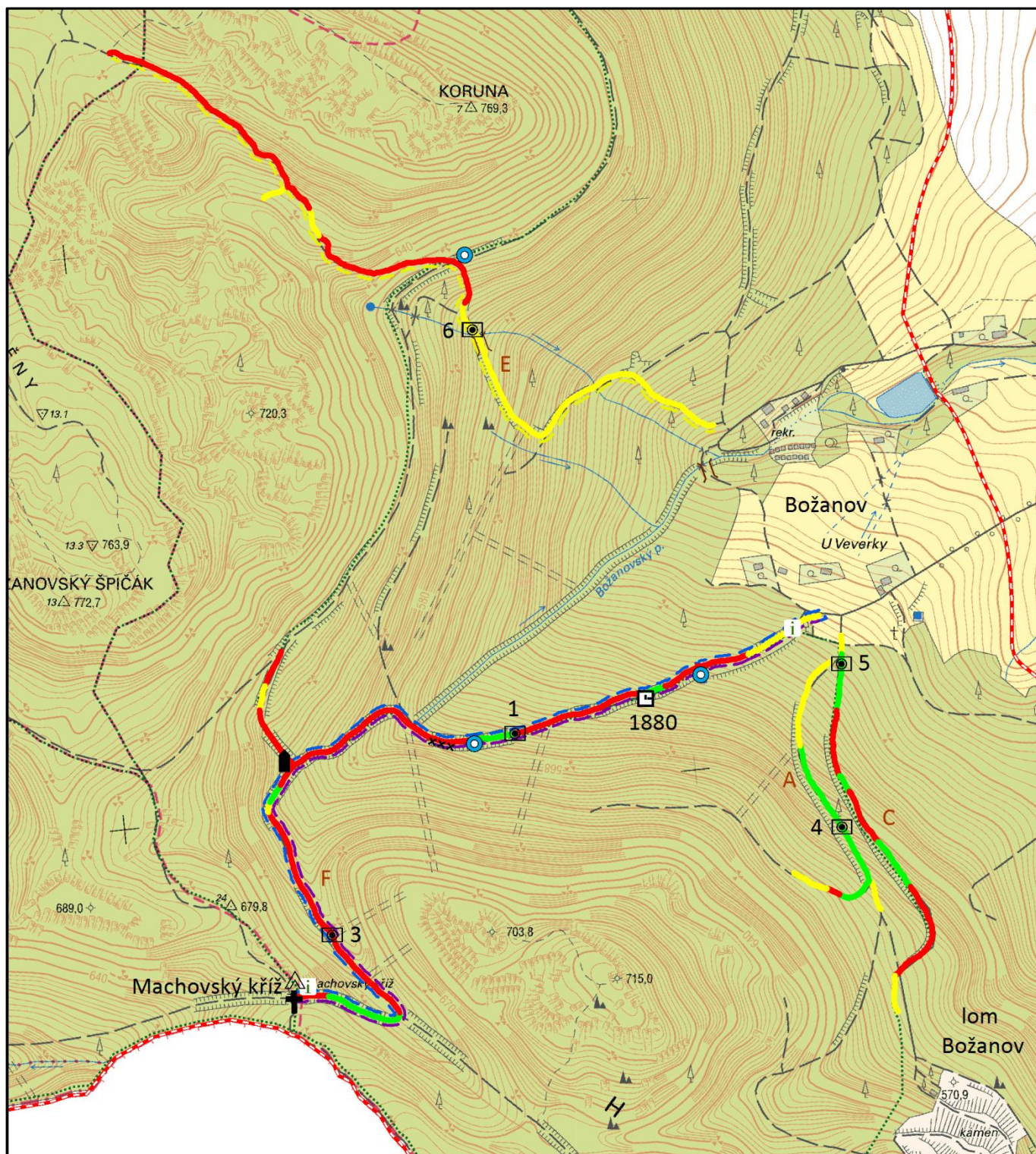
stupeň zachování

 1 2 3 turistická trasa cyklotrasa hranice zájmového území altán 1880 kámen, skála s vytesaným letopočtem kamenný most drobná sakrální památka kamenný rozcestník, směrovka informační tabule studánka, vodní zdroj výrazný násep, opěrná zeď 5 místo pořízení fotografie s číslem přílohy úsek popisovaný v textu0  500 m
1 : 10 000**Rejstřík:**

fotografie	strana
1	22
2	23, 30
3	23, 30
4	29
5	29
6	30
úsek	
A	29
B	29
C	25, 29, 33
D	30
E	30
F	30, 31
G	30, 35
H	30

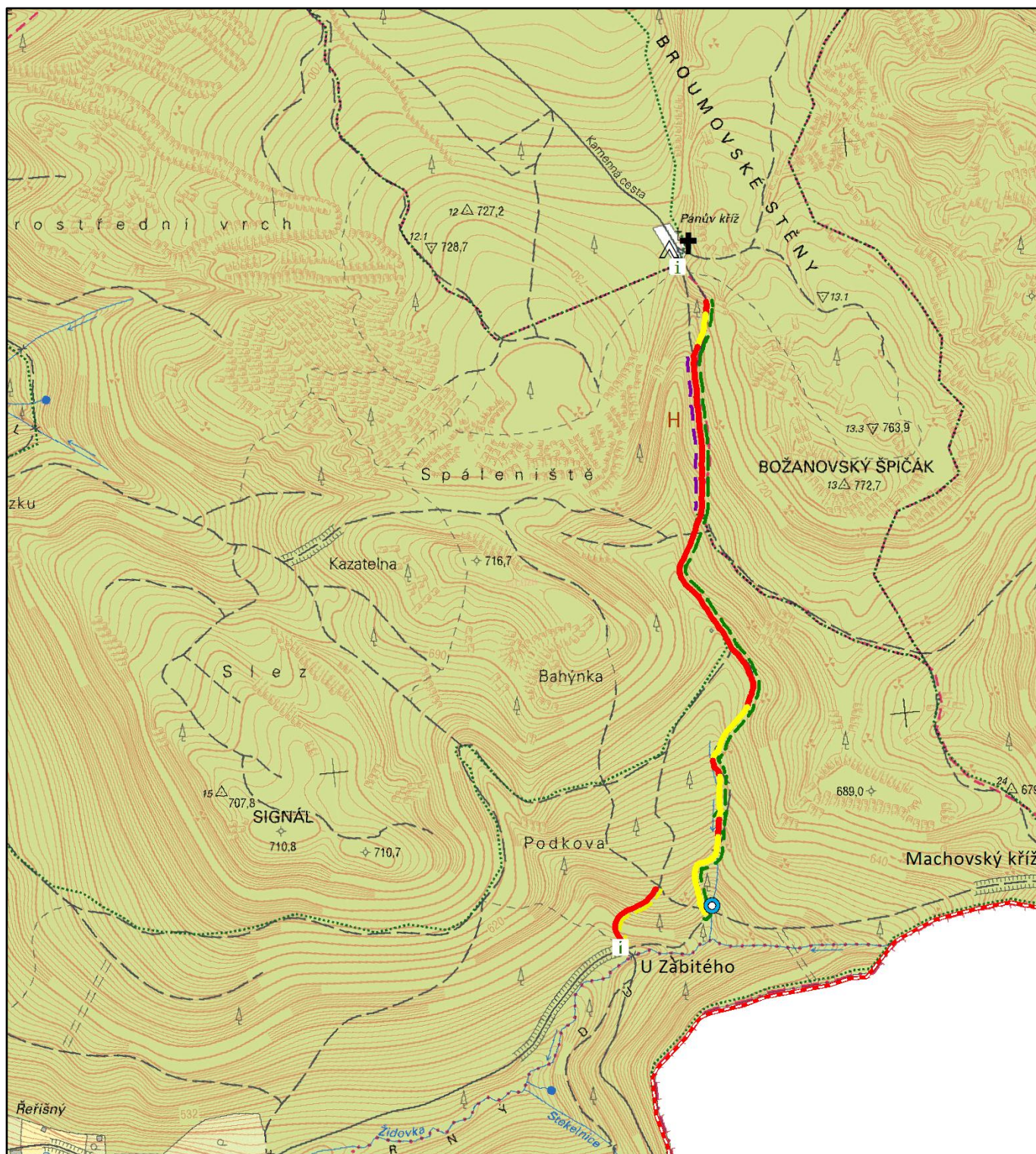
Zdroj: Autor

Příloha 12: Božanov



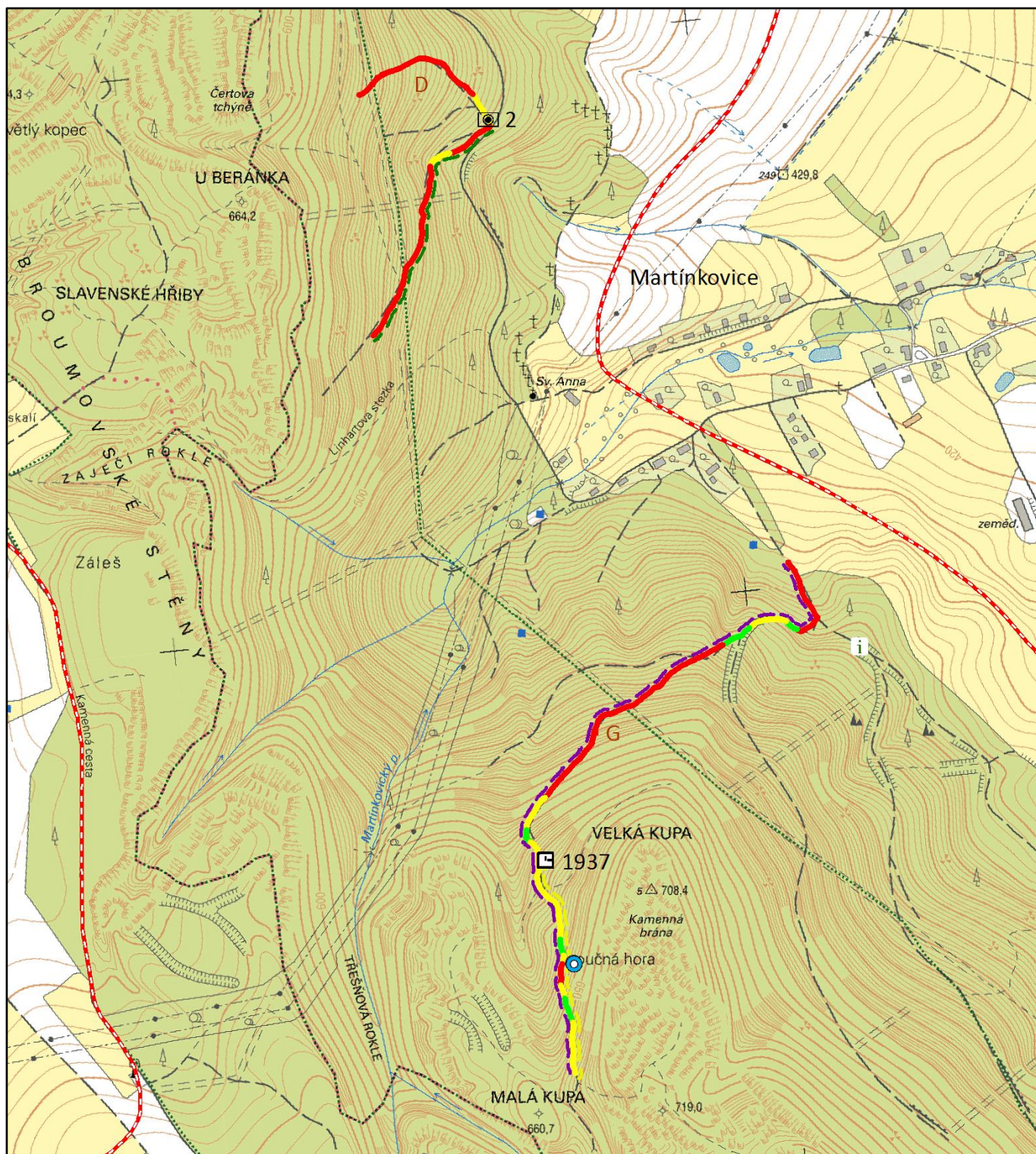
Zdroj: Autor, podkladová mapa: ZM 50 © Český úřad zeměměřický a katastrální, www.cuzk.cz

Příloha 13: Nad Machovem



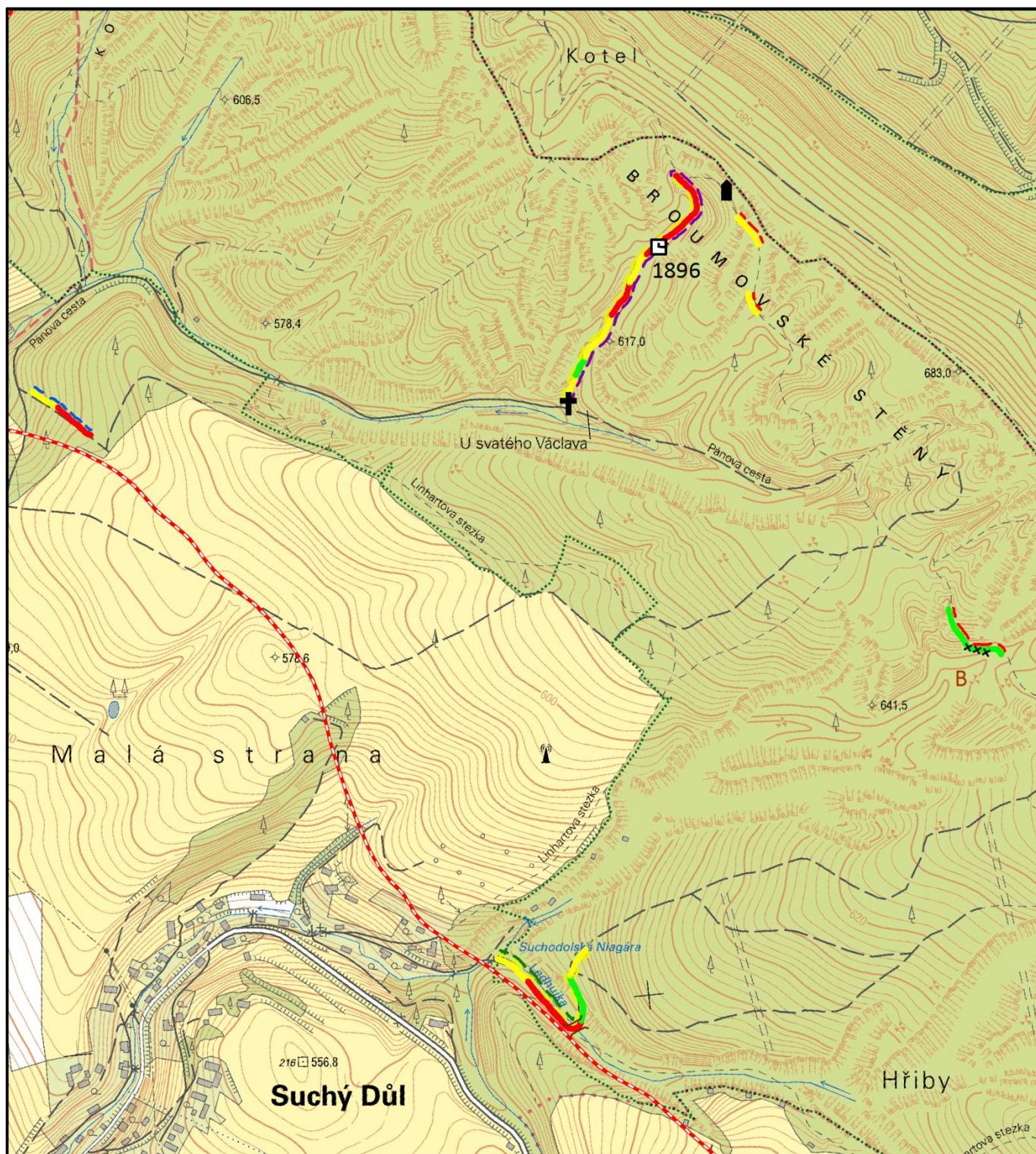
Zdroj: Autor, podkladová mapa: ZM 50 © Český úřad zeměměřický a katastrální, www.cuzk.cz

Příloha 14: Martínkovice



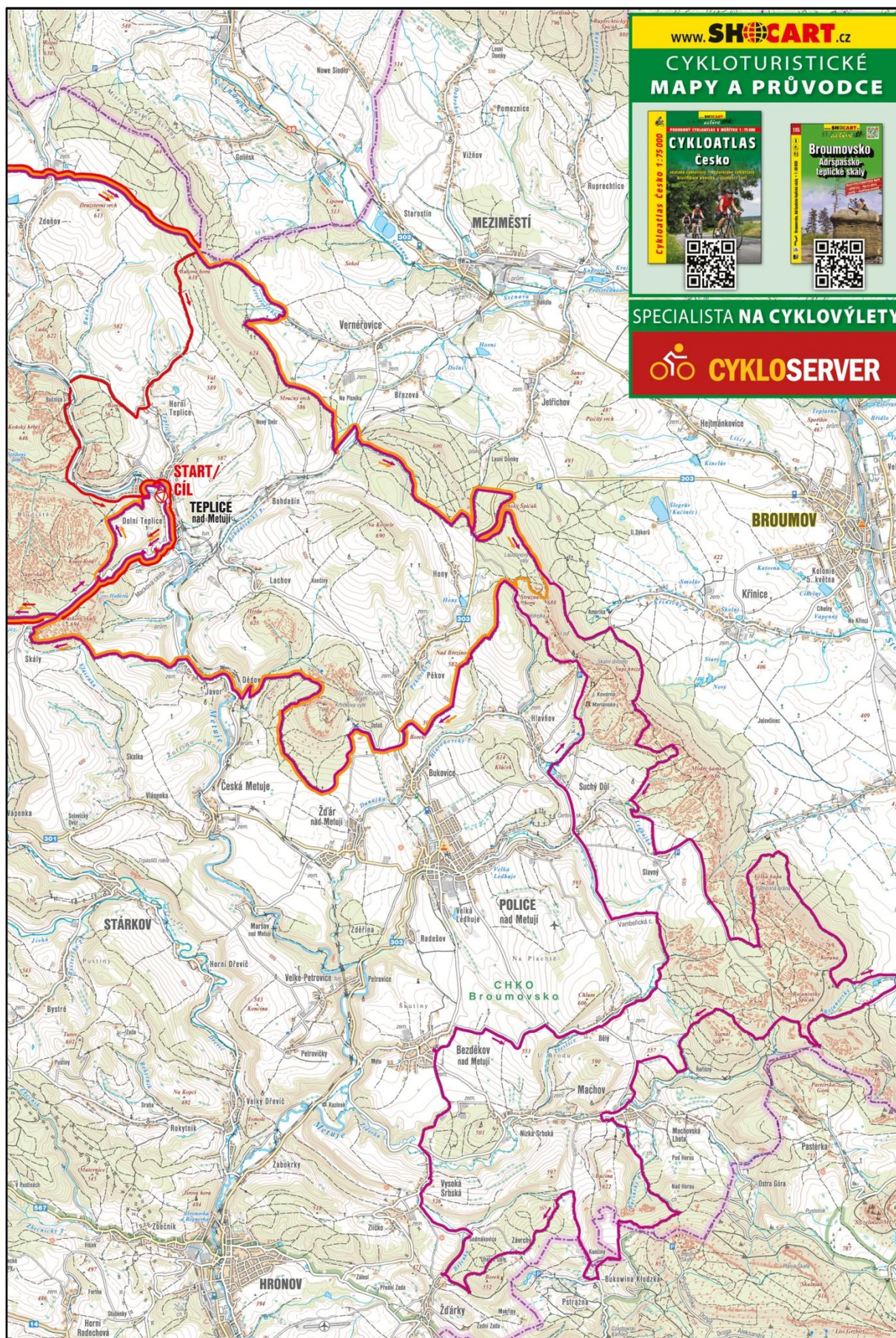
Zdroj: Autor, podkladová mapa: ZM 50 © Český úřad zeměměřický a katastrální, www.cuzk.cz

Příloha 15: Suchý Důl



Zdroj: Autor, podkladová mapa: ZM 50 © Český úřad zeměměřický a katastrální, www.cuzk.cz

Příloha 16: Trasa MTB závodu Rallye Sudety



Zdroj: Shocart [cit. 2016-04-29]. URL: http://redpointteam.cz/soubory/rallye_data/rallye_mapa_2015_tisk.jpg

Příloha 17: Seznam subjektů**obce**

Police nad Metují	http://www.meu-police.cz/
Machov	http://www.machov-obec.cz/
Suchý Důl	http://www.suchydul.cz/
Křínice	http://www.krinice.cz/
Broumov	http://www.broumov.net/
Martínkovice	http://www.martinkovice.cz/
Božanov	http://www.obecbozanov.cz/

sdružení obcí

Dobrovolný svazek obcí Policka	http://www.policko.cz/
Dobrovolný svazek obcí Broumovsko	http://www.dsobroumovsko.cz/
Dobrovolný svazek obcí Lesy Policka	http://www.lesypolicka.cz/

místní akční skupiny

MAS BROUMOVSKO	http://www.mas.broumovsko.cz/
MAS Stolové hory	http://www.mas-stolovehory.cz/

regionální organizace

Agentura pro rozvoj Broumovska	http://www.aprb.broumovsko.cz/
Branka, o. p. s.	http://www.kladskepomezi.cz
JULINKA z.s.	http://www.julinka.polickej.net/
Vzdělávací a kulturní centrum Klášter Broumov	http://www.klasterbroumov.cz/
AOPK - správa CHKO Broumovsko	http://broumovsko.ochranaprirody.cz/
Římskokatolická farnost Police nad Metují	http://www.policko.cz/cs/novinka-2642-majova-pout-do-vamberic-2016.html

nadregionální organizace

Omnium z. s.	http://www.omniumos.cz/
Lesy ČR, s. p.	http://www.lesy.cz/
- Lesní správa Dvůr Králové	http://www.lesy.cz/ls172
Klub českých turistů	http://www.kct.cz/
Granit Lipnice s.r.o	http://www.granit-lipnice.cz/

Příloha 18: Seznam propagačních materiálů získaných z informačních center

OÚ Adršpach (2012): Adršpašské skály: informační leták

Město Police nad Metují (2011): Hvězda v Broumovských stěnách: informační leták

Dobrovolný svazek obcí Policka (2015): Region Policko: informační leták

Město Broumov (2013): Broumovská skupina kostelů a další památky v regionu: informační leták

Město Police nad Metují (2013): Broumovské stěny Góry Stolowe Ostaš: informační leták

Branka, o.p.s. (jednotlivé letáky ve spolupráci s Agenturou pro rozvoj Broumovska) (2013): 47 výletů v Kladském pomezí: soubor letáků

Město Police nad Metují – Centrum kultury, vzdělání a sportu Pellyho domy (2016): Policko – Průvodce do kapsy 2016: informační leták

Vydavatel nezjištěn (2012): Widoki bez granic, Wyhlídky bez hranic, Views reaching to the horizon: turistická mapa

Město Broumov (2014): Broumovské stěny – Broumowskie ściany: turistická mapa

Gmina Radków (Urząd Miasta i Gminy w Radkowie), Město Broumov (Městský úřad v Broumově a Obec Otovice, vydání 1. (2014): Mapa rowerowa Krainy Gór Stolowych i Broumowskich ścian – Cyklistická mapa Země Stolových hor a Broumovských stěn: cyklistická mapa

Informační centrum Broumovska (2015): Region Broumovsko – Krajina Kouzel: stručný průvodce (informační leták)

Informační centrum Broumovska: Broumovské stěny a kudy k nim...: informační leták